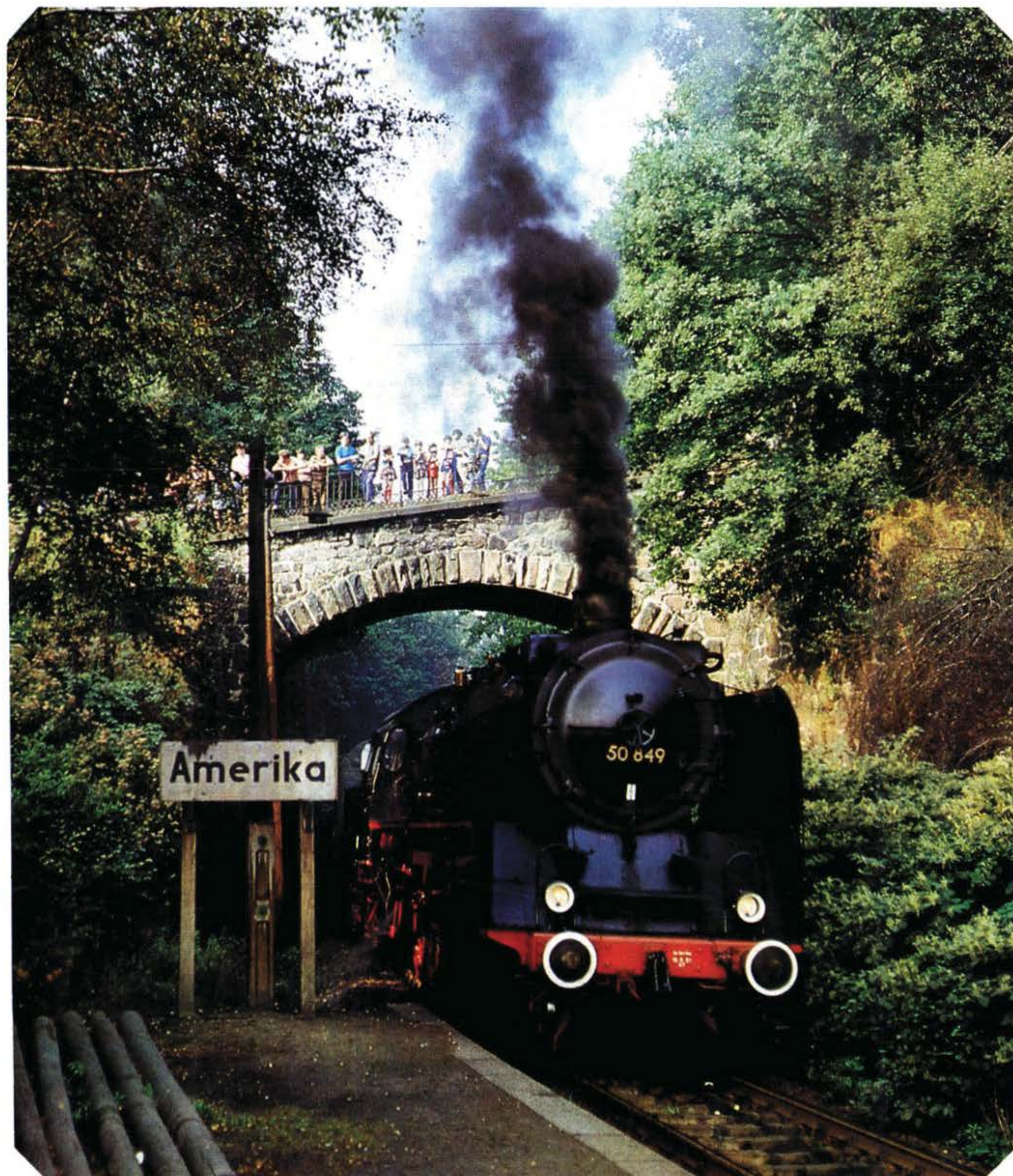
2/84

transpress

modell eisenbahner

Sonderfahrten 1984

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M



Dieselloks aus Woroschilowgrad in sechs Ländern

Auf den Strecken der DR bewähren sich seit mehr als 15 Jahren die Lokomotiven der BR 120 aus der Sowjetunion. Sie verkehren heute vornehmlich auf noch nicht elektrifizierten Magistralen.
Aber auch die ČSD, PKP, MÁV, GySEV und die Koreanischen Eisenbahnen setzen diesen Großdiesselloktyp in größerer Stückzahl ein. Die mit elektrischer Kraftübertragung ausgerüsteten Loks sind sehr zuverlässig und werden vor allem im Güterzugdienst eingesetzt. Vier Loks verschiedener Bahnverwaltungen stellen wir vor, um insbesondere die unterschiedlichen Farbgebungen zu zeigen.

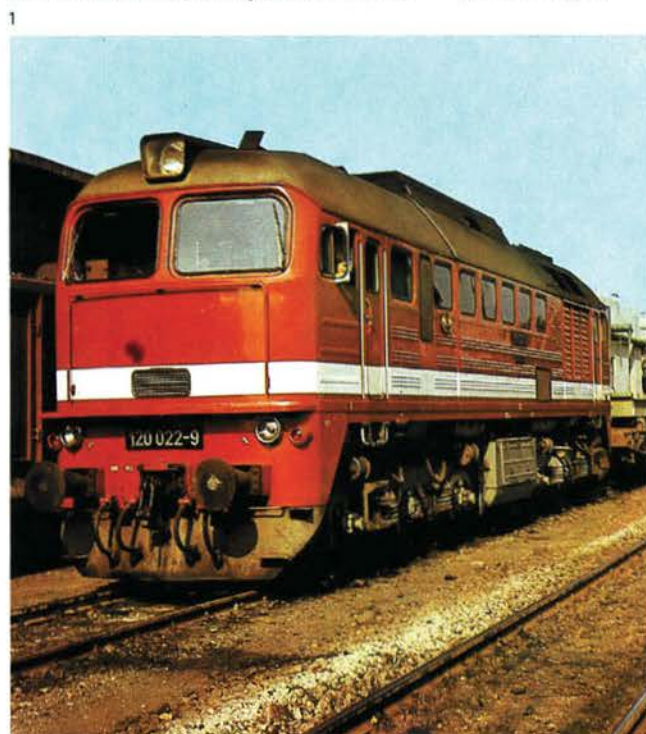
1 Die 1967 gebaute Lok 120 022 (ex V 200 022) des Bw Gera vor einem Güterzug in Hermsdorf (September 1982).
Foto: W. Drescher, Jena

2 Bei den ČSD als 679.1 bezeichnet, verkehren die Loks dort bis auf zusätzlich angebrachte Zierstreifen mit dem ursprünglich vom Herstellerwerk ausgelieferten Farbton.
Foto: B. Jaroslav, Praha

3 MÁV-Lok M 62 022 in der Nähe von Püspökladany 1979.
Foto: H. Winkelmann, Zwickau

4 PKP-Lok St 44-214 am 12. Oktober 1975 im Toruńer Hauptbahnhof.
Foto: H. Pochadt, Berlin

1



2



3



4



inhalt

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild
Auch in diesem Jahr wird es in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn und dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR zahlreiche Sonderfahrten geben. Mehr darüber erfahren sie in dieser Ausgabe auf der Seite 11. U. B. z. die Lok 50849 vor einem Sonderzug am 25. September 1982 bei Einfahrt in den Haltepunkt Amerika, der an der Strecke Rochlitz – Penig (KBS 432) liegt und deshalb diese Bezeichnung erhielt, weil angeblich hier ein damals in Amerika erfolgreicher Unternehmer im vorigen Jahrhundert eine Fabrik und Siedlung anlegen ließ.
Foto: H. Heinrich, Steinpleis

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14,
Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

P 239/83
Redaktionsschluß: 18. 1. 1984
Geplante Auslieferung: 21. 2. 1984

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR – 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Leser meinen...

Modellbahnanlage Effingen

Die im Heft 10/83 des „me" vorgestellte Modellbahnanlage „Effingen" von Ulrich Schulz aus Neubrandenburg hat mir, von der Idee und auch Detailausführung her gesehen, sehr gut gefallen. Nur finde ich, daß zu einem vorbildgerechten Betriebsablauf mit modellgetreuen Fahrzeugen auch der Gleisplan dem Vorbild entsprechen sollte. Abgesehen von den fehlenden Einfahrsignalen auf dem veröffentlichten Gleisplan ist bei der Einbindung der eingleisigen Hauptbahn im Vorfeld des Bahnhofs Effingen unbedingt nach der Bau- und Betriebsvorschrift ein Schutzgleis nötig, um Flankenfahrten zu verhindern. Das Ausfahrsignal am äußeren Bahnsteiggleis in Richtung Tunnel ist unnötig, da von dort aus ohnehin nicht das rechte Tunnelgleis erreicht werden kann, also dieser Bahnsteig nur in eine Richtung nutzbar ist. In der Ortschaft Thomasmühlen könnte man parallel zum regelspurigen Kopfgleis, vom Schmalspurbahnhof ein 750-mm-Gleis heranführen, um das Umladen der Güter zur Schmalspurbahn anzudeuten, da die meisten Schmalspurstrecken ursprünglich auch dem Güterverkehr dienten.
M. Novy, Radeburg

Mir gefiel der zum Bild 5 gehörende Text „Das gab's auch beim Vorbild!" nicht. Es handelt sich dabei um die „versehentlich" in die Drehscheibengrube gefahrene 93er. Dieses zwar sehr lebendig gestaltete Foto in Verbindung mit dem Vorbild zu sehen, halte ich nicht für gut. Hier wäre es ein grober Verstoß gegen die Sicherheitsvorschriften. Was will das Personal auf der Lok und wo sind die Schutzhelme der zum Aufgleisen eingesetzten Eisenbahner?
W. Döring, Dresden

Viele Hinweise zu geben, wie vorbildgerecht gebaut werden soll und was man dabei berücksichtigen sollte, sind zwei Themen, die wir 1984 im „modelleisenbahner" ausführlicher als je zuvor behandeln möchten. Und deshalb sei die auf der Seite 3 des letzten Heftes geäußerte Bitte noch einmal wiederholt: Schicken Sie uns ruhig einige Fotos von Ihrer Anlage. Tausenden Modelleisenbahnern können wir dann an Hand der veröffentlichten Bilder zeigen, was gut gelungen ist, aber auch darauf hinweisen, was noch verbessert werden sollte.
me

Beiträge über die „Elektrische" nach wie vor gefragt

Als langjähriger Leser Ihrer interessanten Zeitschrift erlaube ich mir, einige Gedanken zum Inhalt der Hefte darzulegen. Einmal finde ich es schön, daß Sie viel über alte Dampfloks berichten und den vielen, z. T. auch schon stillgelegten, Schmalspurbahnen ehrende Gedenkworte widmen.
Nun schrieben Sie in einem der letzten Hefte, daß es Leser gäbe, die Ihnen sagten, Sie sollten nichts oder mindestens nicht viel über Straßenbahnen berichten. Die Straßenbahn hat einen festen Platz in unserer Zeitschrift erhalten, und so soll es meines Erachtens auch bleiben. Wie interessant und schön Straßenbahnen sein können, zeigt der im Heft 9/83 veröffentlichte Poster. Ich bin Jahrgang 1907, und da meine Eltern gebürtige Leipziger waren, bin ich schon als Kind viel nach Leipzig gekommen und hatte Gelegenheit, die vielen, damals sehr verschiedenen Fahrzeuge der damaligen drei Leipziger Gesellschaften zu sehen. Dieser Poster zeigt nun den Wagen in dem damaligen Farbanstrich der „Großen Leipziger Straßenbahn" und zwar genau, wie ich es von damals noch in Erinnerung habe.
Den Mitgliedern der AG 6/44 des DMV der DDR für die hervorragenden Restaurierungsarbeiten herzlichen Dank! Bitte bringen Sie auch weiterhin so interessante Beiträge über die auf der ganzen Welt wieder an Bedeutung gewinnende und unverwüstliche „Elektrische".
J. Sander, Erfurt



Leser schreiben...

Druckluftbremse kontra Luftdruckbremse

Beide Begriffe sind für ihre Zeit richtig (siehe „forum" im me 10/83). Ab etwa 1920 bürgerte sich der Begriff „Druckluftbremse" bei Eisenbahnern und Bremssachverständigen ein. Gleizeitig wurde bis etwa 1930 der früher gebräuchliche Begriff „Luftdruckbremse" verwendet. Gemeint waren in jedem Fall mit Druckluft (Luftdruck) gesteuerte und arbeitende Bremsen, die auch selbsttätig und durchgehend (nur von einer Stelle des Zuges aus bedienbar) wirken können.
Unabhängig von den Begriffen „Druckluftbremse" und „Luftdruckbremse" ist im Heft 8/83 auch der Begriff „Klotzbremse" erwähnt, der durch die Art der die Bremskraft übertragenden Elemente geprägt wurde. Er müßte bei Anwendung einer genauen Begriffsbestimmung heute durch den Begriff „Bremssohlenbremse" ersetzt werden.
Dipl.-Ing. S. Schmager, Berlin

Leser antworten...

Dreiteilige Doppelstockzugeinheiten

H.-G. Kühnbaum aus Leipzig beobachtete auf der Strecke Erfurt–Schleusingen vor einiger Zeit eine dreiteilige Doppelstockzugeinheit (siehe me 11/83, Seite 2). Sie wurde 1981 vom Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Magdeburg zum Bww Erfurt umgesetzt und verkehrte in den Sommermonaten mehrere Wochen auf der KBS 651 als P 16211 und P 16216
K. Meißner, Bad Sulza

Auch auf der KBS 500 wurde im Sommer 1983 eine im Bww Halle beheimatete dreiteilige Doppelstockzugeinheit zwischen Halle (Saale) Hbf und Lutherstadt Wittenberg eingesetzt.
Mir fiel auf, daß die in der Regel fortlaufende Numerierung der einzelnen Fahrzeuge durch einen fehlenden Wagen unterbrochen war. Es ist anzunehmen, daß er bereits ausgemustert wurde.
M. Imm, Gräfenhainichen

Leser fragen...

Genaue Angaben sind nicht bekannt

Dieses Foto von einer Dampflok entstand im September 1983 im Bahnhof von Hanoi. Vietnamesische Freunde haben es mir geschenkt. Wie sie sagten, sind in Vietnam noch heute zahlreiche Dampfloks dieser Baureihe im Einsatz. Nähere technische Angaben und Einzelheiten über den Hersteller und das Baujahr sind unbekannt. Vielleicht können andere Eisenbahnfreunde nähere Informationen mitteilen.
G. Lange, Berlin

Berichtigung
Der auf der dritten Umschlagseite des Heftes 1/84 veröffentlichte Bildtext zum untersten Foto muß richtig heißen: Lok sä IV (H0) von Karl-Ernst Hertam (DDR), Kategorie A 1, 3. Preis, 90 Punkte

Winterschlaf



Aufgenommen an der Blockstelle Brandenburg-Malge und eingesandt von A. Junge, Brandenburg

Klaus Kieper (DMV), Ahrensfelde

Eine Museumswaldbahn entsteht

Eine bekannte und sehr beliebte Schmalspurbahn in der ČSSR war die bis zum 31. Dezember 1982 betriebene 760-mm-spurige Hronec-Waldbahn, wobei die Strecke zwischen Hronec und Čierny Balog ein besonders reizvolles Gebiet der Niederen Tatra durchquerte.

Es handelte sich dabei um den letzten Waldbahnbetrieb der Slowakei. Vor mehr als 10 Jahren wurden hier noch mehrere Bahnen dieser Art betrieben. Lastkraftwagen übernahmen die Holztransporte. In Viglás, dem Ausgangspunkt einer ehemaligen Waldbahn, sind die Dampflok U 175.48 und ein zweiachsiger Reisezugwagen als Denkmal aufgestellt worden.

Wer jedoch nach Čierny Balog kommt, wird zunächst feststellen, daß die Strecke von Hronec noch immer vorhanden und der Bahnhof noch voller, z. T. rekonstruierter Fahrzeuge, steht. Und das hat folgende Bewandtnis: Bereits fünf Tage nach der Stillegung dieser Bahn beschloß der Slowakische Jugendverband, ca. 14 km Strecke sowie die interessantesten Fahrzeuge zu konservieren und mit den Rekonstruktionsarbeiten zu beginnen. Das Ziel dieser Aktivitäten besteht darin, möglichst bald vom Ausgangspunkt bei Chratimech über Hronec nach Čierny Balog und von dort noch drei Kilometer bis in das Vydrovatal einen Museumsbetrieb einzurichten. Somit wird ein Stück slowakische Verkehrsgeschichte der Nachwelt erhalten bleiben.

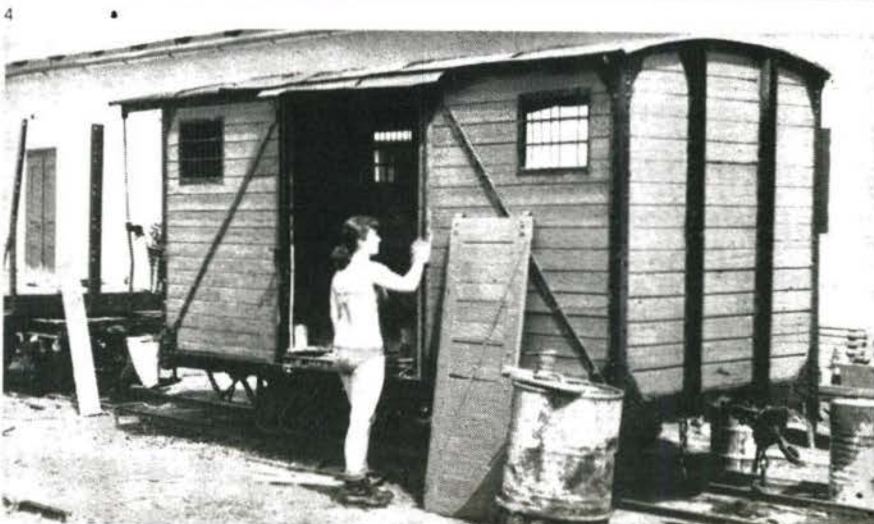
Die erste Großaktion fand vom 4. Juli bis 31. August 1983 statt. Studenten aller Fakultäten vieler Städte, aber auch begeisterte Hobbyfreunde arbeiteten 7 bis 14 Tage unentgeltlich im Bahnhof und Bw Čierny Balog an den Fahrzeugen und Bahnanlagen.

Die Unterkunft erfolgte in Zelten im Vydrovatal. Insgesamt nahmen rund 400 Studenten am Sommerlager 1983 teil. Die Arbeiten fanden in angenehmer, aber straff organisierter Form statt. Abendliche kulturelle Veranstaltungen am Lagerfeuer in romantischer Bergatmosphäre entstanden zwangslos aus eigener Initiative. Die Stimmung war großartig. Viele wollen auch im nächsten Jahr wieder dabei sein.

1


2


3


4


1 Eingangstafel „Lager zur Rekonstruktion der Waldeisenbahn"
2 Das Zentrum des Wiederaufbaus in Čierny Balog Bald wird hier wieder ein Zug fahren.
3 Arbeiten an der ČKD-Lok Nr. 1 (U 35.901; 1948/2609) in Čierny Balog
4 Rekonstruktion eines Güterwagens.
Fotos: Verfasser

Dipl.-Ing. Harald Großstück (DMV), Cottbus

Die Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn

Wenn auch schon über 14 Jahre Geschichte, ist die ehemalige meterspurige Spreewaldbahn für die meisten unserer Leser ein Begriff. Ihre in den Jahren 1898 und 1899 gebauten Strecken führten von Cottbus nach Lübben, von Byhlen nach Jamlitz und von Straupitz nach Goyatz. Weniger bekannt ist jedoch, daß teilweise im Einzugsbereich dieses Kleinbahnnetzes von 1846 bis 1879 eine regelspurige Pferdebahn existierte, auf deren Geschichte nachfolgend eingegangen wird.

Am Anfang des 19. Jahrhunderts

Die Stadt Cottbus lag bereits damals an einer den Norden mit Böhmen und Ungarn verbindenden Handelsstraße. Die Güter kamen von Hamburg auf der Elbe, dem schiffbaren Teil der Spree und über den Schwielochsee bis Goyatz. Hier wurden sie entladen, mußten per Landtransport über Cottbus weiter nach Sachsen, Böhmen, Ungarn und teilweise sogar bis Österreich gebracht werden. Ein anderer Teil der in Cottbus benötigten Waren kam von Stettin (Szczecin) auf der Oder sowie dem alten Müllroser Kanal nach Goyatz.

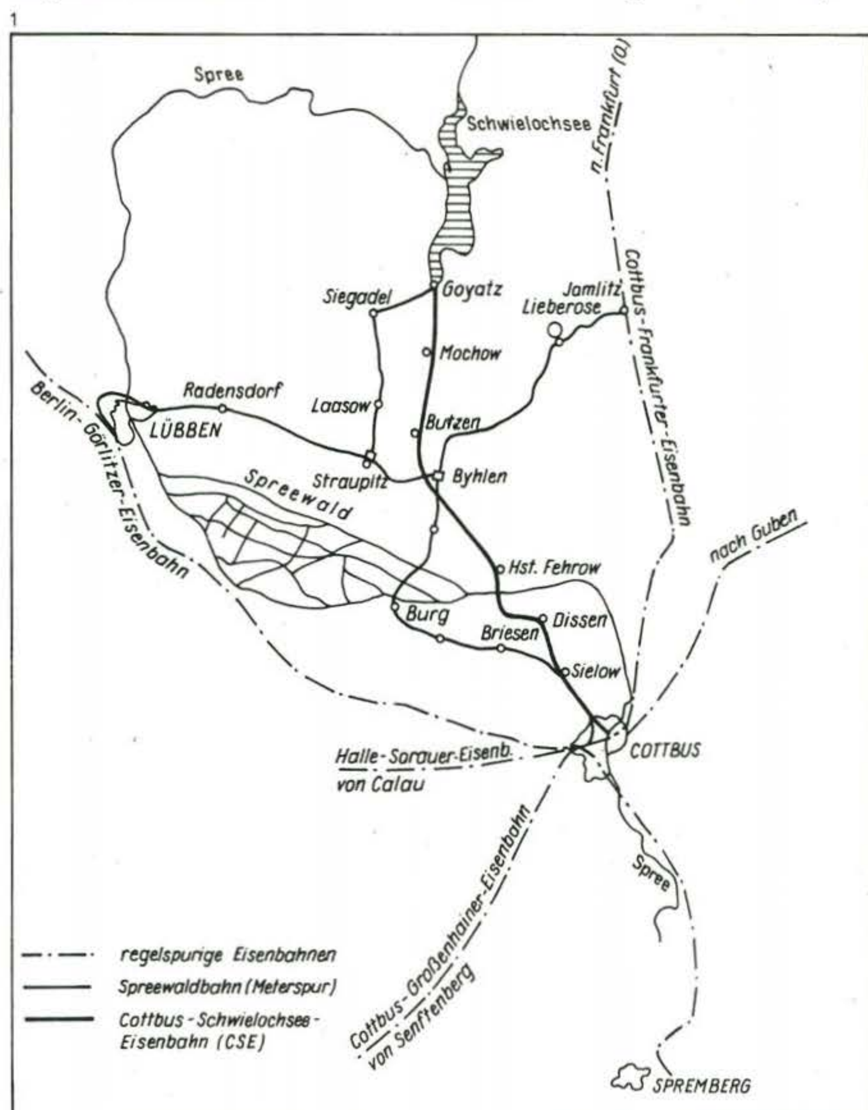
Von Hamburg, Berlin und Stettin existierte ein regelmäßiger Schiffverkehr bis Goyatz, wo immer ein bedeutender Güterverkehr vorhanden war. Die Händler brachten die für die sich entwickelnde Industrie dringend benötigten Erzeugnisse. Dazu gehörten u. a. Tran, Fisch, Kalkstein, Farbholz, Steinkohle, Wolle und Getreide. Die Cottbuser Kaufleute lieferten dafür einheimische Produkte, wozu Guß- und Tuchwaren, aber auch Holz, Heu, Stroh sowie Torf zählten. Jährlich wurden etwa 250 000 Zentner Güter auf dem Wasserwege nach Goyatz gebracht, wo meist gleichzeitig bis zu 20 Kähne entladen werden mußten.

Die Gründung

Den Warentransport von Goyatz nach Cottbus übernahmen auf einem schlechten, sandigen und vier Meilen langen Landweg die Bewohner der anliegenden Ortschaften. Da sie als Bauern im Frühjahr bis zum Herbst auf ihren Feldern schwer arbeiten mußten, reichten die Fuhrwerke nicht immer aus. Außerdem erforderte der unbefestigte Sandweg eine große Zugkraft vor den Karren. Das führte zum Desinteresse am Fuhrgeschäft.

Durch diese großen Schwierigkeiten entstand bereits 1739 ein Projekt, die Spree bis Cottbus schiffbar zu machen. Wegen zu hoher Kosten wurde es allerdings nicht verwirklicht.

1



Die Kunde über die Inbetriebnahme der 129 Kilometer langen Pferdebahn Budweis–Linz im Jahre 1828 führte in Cottbus zu ähnlichen Gedanken. Um 1840 existierten in Deutschland bereits vier Eisenbahnen, auf denen ein kombinierter Dampf- und Pferdebetrieb bestand. Um einen leichteren und schnelleren Transport zwischen Goyatz und Cottbus zu ermöglichen, verlangten Cottbuser Kaufleute unter Leitung von Albert Heinrich Liersch den Bau einer Eisenbahn. Doch die Mittel für eine Dampfeisenbahn waren für die Cottbuser Kaufleute nicht aufzubringen. Deshalb wurde eine Pferdeeisenbahn projektiert, die später auch für den Dampfbetrieb genutzt werden sollte.

Bereits 1843 erhielt Baumeister Zimpel den Auftrag, Vermessungsarbeiten auszuführen. Am 13. Dezember 1843 trat das Komitee für den Bahnbau zusammen und begutachtete zunächst das inzwischen ausgearbeitete Projekt.

Schließlich wurde am 6. Mai 1844 die Gesellschaft mit dem Kapital von 273 000 „Thaler" gegründet. Die Genehmigung zum Bahnbau erfolgte am 18. August 1844. Der königliche Bauinspektor Fritsch verwirklichte mit großer Umsicht und regem Eifer das Eisenbahnprojekt.

Die Besitzer von Grund und Boden wa-

ren zunächst nicht bereit, das für die Bahn erforderliche Gelände abzugeben. Erst durch eine Kabinetts-Order vom 18. September 1844 wurden sie gezwungen, es unentgeltlich abzutreten. Nun gingen die Bauarbeiten zügig voran.

Das erste Betriebsjahr

Am 24. Juni 1846 nahm die regelspurige Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn (CSE) den Betrieb auf.

Der CSE-Bahnhof Cottbus befand sich auf dem alten Packhof in der Berliner Straße. Er war 1,4 km^2 groß. Vorhanden waren ein Wohnhaus und eine zweigleisige Bahnhalle für ankommende und abgehende Güter.

Das Gleis führte zwischen dem Brunschwieger Hof und dem Kirchhof hindurch, über die Burger Chaussee und westlich an Sielow, Dissen und Striesow vorbei zum Halteplatz Fehrow. Auf dem 692 m^2 großen Gelände standen ein massives Wohnhaus und zwei Stallgebäude. Der Halteplatz lag unmittelbar am Hammerstrom, auf dem von Peitz Güter zugeführt werden sollten.

Die Trasse verlief nun zunächst zwischen dem Byhleguhrer und dem Byhlener See, dann westlich an Byhlen und östlich von Butzen vorbei. Über Mochow erreichte der Schienenstrang schließlich Goyatz. Der 2,7 km^2 große Bahnhof am Schwielochsee lag in einer schiefen Ebene. Hier waren ein Wohnhaus, je ein zwei- und einstöckiger Speicher, das Bollwerk am See, drei Fachwerkgebäude zum Unterbringen von Pferden und noch ein weiteres Wohnhaus für den Wärter vorhanden.

Der Oberbau bestand aus kiefernen Schwellen. Die unteren Querschwellen wurden zur besseren Konservierung in Lehm gelegt. Auf den darüberliegenden aufgenagelten Langschwellen befanden sich gewalzte Flachschienen von 57 mm Breite und 25 mm Dicke. Schmiedeeiserne Untersatzplatten hielten die Schienenstöße in der Spur.

Auf der fast gradlinig verlaufenden und 30,7 km langen Strecke entstanden sechs größere hölzerne, achtzehn kleine massive Brücken und Durchlässe sowie 66 Wegübergänge. Durch das flache Gelände des Spreewalds konnte ein Pferd 7,5 Tonnen Last bewegen.

Betriebsführung

Die CSE hatte einen Bestand von 50 Lastwagen (damalige Bezeichnung für Güterwagen). Davon waren acht geschlossen. Für den sehr geringen Reiseverkehr – es handelte sich lediglich um einzelne Spazierfahrten – standen acht Personenwagen zur Verfügung.

Für den Bahnbetrieb wurden zwei Bahnhofsinspektoren, ein Bahnmeister, fünf Bahnwärter, ein Bahnhofs- und Kranwärter, zwei Schaffner, ein Kassenverwalter und ein weiterer Bürobeamter eingestellt.

Das Bespannen der Wagen oblag einem Unternehmer, der einschließlich des Ein- und Ausladens der Wagen pro Zentner und Meile von Cottbus nach Goyatz $1^1/_2$ Pfennige und in der Gegenrichtung 2 Pfennige erhielt.

Die CSE arbeitete im ersten Betriebsjahr 1847 mit Gewinn; er betrug 962 „Thaler". Die CSE transportierte im gleichen Jahr 217 127 Zentner Fracht. Der Personenverkehr wurde aufgrund der Geringfügigkeit nicht erfaßt.

Wie ging's weiter?

Es gab viele Versuche, weitere Güter mit der Pferdebahn zu transportieren. So wurde im Calauer Kreisblatt Nr. 7 vom 17. Februar 1849 folgende Anzeige veröffentlicht:

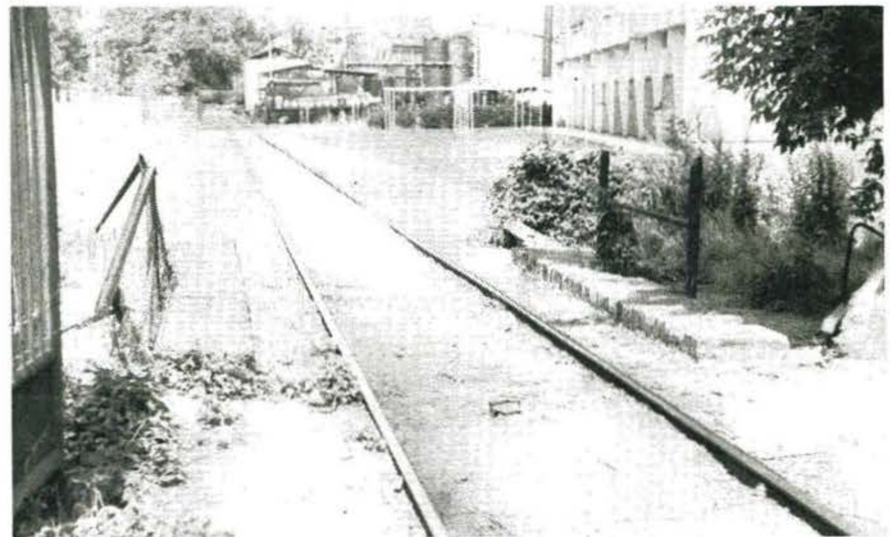
„Mit Beginn der Schiffahrt wird ein regelmäßiger Gütertransport durch das eiserne Dampfschiff ‚Construction' zwischen Berlin und Goyatz eingerichtet werden. Die Frachttarife betragen á Zentner – frei vors Haus – von Berlin bis Cottbus 9 Silbergroschen, von Cottbus bis Berlin $7^1/_2$ Silbergroschen inclusive aller Speesen. Cottbus, den 12. Februar 1849. Die Direction der Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn."

Außerdem führte die CSE für Baustoffe und Brennmaterialien niedrigere Tarife ein. Doch alle diese Maßnahmen erbrachten nicht den gewünschten Erfolg. Die Gewinne blieben gering. Mit zunehmender Erweiterung des Eisenbahnnetzes wurden die Einnahmen der CSE geringer. Eine zu Beginn des Betriebes vorgesehene Umstellung auf Dampfbahnbetrieb erfolgte aus Kostengründen nicht. Vielmehr sollte die vorhandene Strecke mit dem entstehenden

2



3



1 Streckenverlauf der CSE und der anschließend im Raum Cottbus erbauten Bahnen, einschließlich der Spreewaldbahn.

2 Das alte Lagergebäude der CSE in Cottbus. Innen ist es heute noch fast im Originalzustand mit den stabilen Holzbalken und Holzdecken erhalten.

3 Das noch heute von der Deutschen Reichsbahn genutzte und sogenannte Altstadtgleis auf der Trasse der ehemaligen Pferdebahn. Die Brücke im Vordergrund ist allerdings ohne jede Funktion, da der Bach, den sie überbrückte, bereits seit langem trockengelegt ist (Ausfahrt aus dem Cottbusser Bahnhof in Richtung Burger Chaussee).

Dampfbahnnetz verbunden werden. So gab es Vorstellungen über eine Strecke Berlin–Wien über Fürstenwalde, Goyatz, Cottbus, Löbau und Reichenbach. Ebenso wurden weitere Projekte, wie z. B. eine Bahnverbindung zwischen Fürstenwalde–Goyatz–Cottbus oder die Bahn Berlin–Goyatz–Cottbus–Muskau–Wien nie verwirklicht, da daran auf Regierungsebene kein Interesse bestand.

Alle Versuche, die CSE mit anderen Eisenbahnen zu verbinden, schlugen fehl. Schuld daran war allein der für den Pferdebetrieb geschaffene Bahnkörper, einschließlich der dazugehörigen Brükken. Die Instandhaltung dieser Bahnanlagen verursachten immer höhere Ausgaben; wobei die Einnahmen weiter sanken. Betrugen letztere 1847 noch 14 612 „Thaler", waren es 11 Jahre später nur noch 4000 „Thaler". Wurden am Goyatzer Bollwerk 1856 noch 313 Kähne behandelt, sank diese Zahl auf 75 im Jahre 1878.

Die Ursache für eine solche Entwicklung war – wie bereits erwähnt – der wesentlich schnellere und billigere Transport auf den dampfbetriebenen Eisenbahnstrecken.

Das Ende

Am 6. Mai 1874 beschloß die Generalversammlung der CSE, die Bahn an die Cottbuser-Großenhainer-Eisenbahn zu verkaufen. Doch die Bahngesellschaft lehnte eine Übernahme ab. Sie erklärte sich aber bereit, einen Beitrag zum weiteren Bestehen der CSE zu leisten und finanzierte ein Verbindungsgleis vom Bahnhof der CSE zum Großenhainer Bahnhof in Cottbus. Damit erhoffte die CSE den langersehnten Anstieg des Güterverkehrs. Die Inbetriebnahme erfolgte trotz des Widerstands der Cottbuser Stadtväter am 1. Februar 1878.

Das Gleis wird übrigens noch heute von der Deutschen Reichsbahn bedient. Die über den Anschluß zugeführten Wagen durften auf der Pferdebahn nicht weiterbefördert werden, sondern das Frachtgut mußte umgeladen werden. Dadurch verbesserte sich die finanzielle Lage nicht.

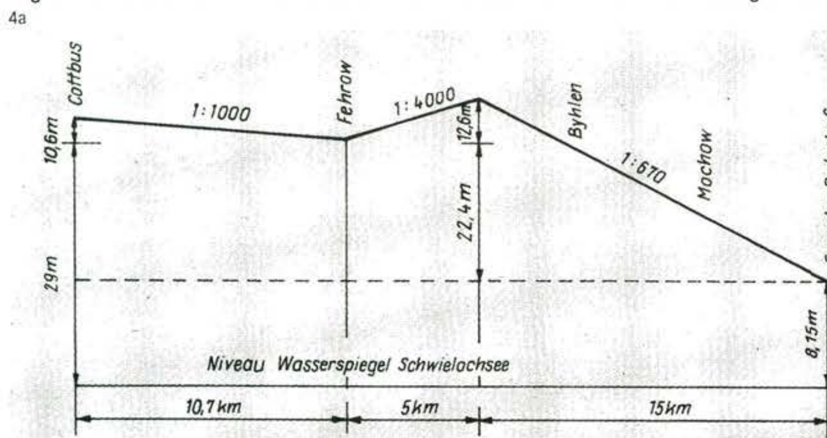
Alle zum Bestand der CSE gehörenden Pferde waren inzwischen überaltert. Der Kauf junger Pferde war finanziell nicht mehr möglich. Ein Umbau auf Dampflokbetrieb hätte 70 000 „Thaler" erfordert. Und da die umliegenden Gemeinden keine finanzielle Unterstützung geben konnten, beschloß die Generalversammlung der CSE am 1. Mai 1878, die preußische Regierung um Staatsgelder zu bitten.

Der Minister für Handel und Gewerbe teilte der CSE am 10. September 1878 mit „... daß bei dem Mangel eines allgemeinen Interesses... die Genehmigung der beantragten Unterstützung aus Staatsmitteln nicht in Aussicht gestellt werden kann..."

Daraufhin beschloß die Generalversammlung am 21. November 1878, die CSE aufzulösen. Die Bahn wurde zum Verkauf angeboten und der Betrieb am 18. April 1879 nach über 33 Betriebsjahren eingestellt.

Teile der alten Trasse sind noch heute im Waldgebiet bei Goyatz erhalten.

4a



4b



4a und b Das Streckenprofil der CSE und der Oberbauquerschnitt der Strecke. Der Abstand zwischen den Querschwellen betrug 1256 mm.

5 Ehemaliges Empfangsgebäude der Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn in Goyatz.
Seit Stillegung und Verkauf der CSE als Gaststätte genutzt, erinnert die Bezeichnung „Zur Eisenbahn" noch heute an das alte Verkehrsmittel.

Zeichnungen und Fotos (Mai 1982): Verfasser

5



Lok-einsätze

Bw Brandenburg
Folgende Änderungen sind zu dem im Heft 12/83 veröffentlichten Stand eingetreten:
Seit wenigen Wochen werden wieder verstärkt Dampfloks auf der Strecke Brandenburg – Neustadt (Dosse) vor Personen- und Güterzügen eingesetzt. Jetzt verkehren auch die 503701 und 503584 (jedoch noch mit der alten Beschriftung „Bw Salzwedel"). Die Loks 52 8158 und 52 8181 sind ebenfalls wieder in Betrieb. Abgestellt wurde inzwischen die 52 8167.
Der Bestand an Dieselloks der BR110 ist stark zurückgegangen. Dafür erhielt das Bw mehrere Loks der BR118.
D./Sp. (Anfang Januar 1984)

Industriebahn Halle
Die im Heft 12/83 auf Seite 8 erwähnten Dieselloks erhielten inzwischen neue Nummern.
So wurde die 199003' (ex Kö 6501) mit der Nr. 199991 bezeichnet, und die 199004' (ex Kö6502) wird künftig die Nr. 199992 tragen. Jedoch ist die Ausmusterung beider Loks demnächst vorgesehen.
Die 199003'' war als regelspuriges Fahrzeug zuletzt mit der Nr. 100128 im Einsatz. Inzwischen wird eine weitere Kö für die Industriebahn Halle umgebaut. Es handelt sich dabei um die 100287, die die Nr. 199 004'' erhalten wird.
La. (Anfang Januar 1984)

Schlettau – Crottendorf
Nachdem die Lok86001 letztmalig im Juni 1983 auf dieser Strecke verkehrte und am 8. Juli 1983 anläßlich des Jubiläums „75 Jahre Bw Aue" den Personenzug 9669 von Aue nach Johanngeorgenstadt fuhr, ist die Lok bis zur nächsten Hauptuntersuchung, die demnächst erfolgen wird, abgestellt worden.
Zwischenzeitlich verkehrten auf der Nebenbahn Schlettau – Crottendorf wieder Dieselloks der BR110. Ab 14. November 1983 ist jedoch die 86 1501 (ex Heizlok in Rochlitz) eingesetzt. In der Regel wird diese Lok sonntags in Annaberg-Buchholz restauriert. Das Auswaschen erfolgt fallweise im Bw Aue, wobei die notwendigen Überführungen mit Personenzugleistungen verbunden werden.
Re. (Anfang Januar 1984)

Bw Lutherstadt Wittenberg
In diesem Bw sind die Loks528120, 528146 und 528174 vorhanden. Zwei Maschinen bewältigen ständig nachstehende Güterzugleistungen:
Lok 1: Wb ab 2.30 Uhr, Rl an 5.20 Uhr; Rl ab 6.29 Uhr, Wb an 9.15 Uhr; 9.55 Uhr Jü an 12.58 Uhr; Jü ab 14.39 Uhr, Wb an 18.27 Uhr;
Lok 2: Wb an 23.42 Uhr, Fak an 0.30 Uhr; Fak ab 2.12 Uhr, Wb an 6.40 Uhr; Wb ab 10.04 Uhr, Rl an 12.39 Uhr; Rl ab 14.12 Uhr, Wb an 17.59 Uhr.

Legende: Rl – Roßlau, Wb – Lutherstadt Wittenberg, Jü – Jüterbog, Fak – Falkenberg (Elster)
Fi. (Anfang Januar 1984)

Bw Nossen
Seit dem 17. Dezember 1983 ist die Lok35 1113 vor folgenden Zügen im Einsatz:
P3940 Nossen – Elsterwerda-Biehla, P6483 Elsterwerda-Biehla – Elsterwerda, P6484 Elsterwerda – Elsterwerda-Biehla, P6485 wie P6483, P9937 Elsterwerda – Riesa, P 15769, P 15772, P 15773, P 15774 und P 15777 (Strecke Riesa – Nossen).
Freitags und sonntags sieht der Plan wieder die Bespannung der Eilzüge 944 sowie 947 vor.
Pie. (Ende Dezember 1983)

BR50 von Loitz nach Demmin
In der Stärkefabrik Loitz ist ein neues Kesselhaus gebaut worden, zuvor dienten drei Loks zum Heizen, die auf dem Schienenwege herangeführt wurden. Eine Lok der BR52 konnte den Dampfbedarf nicht decken und wurde nach kurzem Einsatz auf dem Fabrikgelände zerlegt. Danach waren zwei Loks der BR50, darunter die 50 1955 in Betrieb, die nach Fertigstellung des Kesselhauses im August 1983 auf dem Straßenwege in einen Demminer Betrieb umgesetzt wurden. Beide Städte sind nur etwa 10 km voneinander entfernt. Dazwischen verläuft die Peene, deren Brücken sich für einen solchen Transport als unüberwindliches Hindernis erwiesen. Deshalb mußte der Transport über einen weiten Umweg, um den gesamten Peenelauf herum, vorgenommen werden.
Ohl.



Ein Heizkessel – es handelt sich um die ehemalige DR-Lok 50 1955 – kurz vor dem Abtransport per Culemeyer von Loitz nach Demmin in Loitz.
Foto: M. Ohrlich, Loitz (August 1983)

Est Rathenow
Der im Heft 12/83 erwähnte Nahgüterzug Rathenow – Neustadt (Dosse) wird seit Mitte November 1983 von einer Lok der BR120 gefahren. Meist handelt es sich dabei um die 120307 des Bw Stendal.
Die Dampflok 503672 wurde kürzlich von der 503682 abgelöst. Letztere befördert nun u. a. den Personenzug 19239 von Neustadt (Dosse) nach Brandenburg.
Di/Sp. (Anfang Januar 1984)

Bw Meiningen
Im Rahmen der Elektrifizierungsarbeiten kam die zum o. g. Bw gehörende 941292 u. a. vom 15. November bis 30. November 1983 mit der EDV-Nr. 941292-5 vor einem Betonmischzug zwischen Neudietendorf und Arnstadt zum Einsatz.
Die winterlichen Witterungsbedingungen erforderten ein Triebfahrzeug mit Dampfeinspeisung um das Betonmischwasser zu erwärmen. Dadurch konnten die Fundamente planmäßig gegossen werden.
Ab 1. Dezember 1983 wurde die 941292 von der 411182 des Bw Saalfeld (Est Göschwitz) abgelöst.
Hei. (Mitte Dezember 1983)

Raw Meiningen
In letzter Zeit wurden im Raw Meiningen folgende Loks aufgearbeitet:
BR52 (Altbau)
521630 (Bw Zittau), 521412 (Est Guben des Bw Cottbus), 524966 (Bw Berlin-Schöneweide), 525448 Bw Falkenberg (Elster)
BR50
503145 (Reichenbach, 502740; 501002, 501298 (Bw Nossen).
BR 41
411125, 411137 und 411273 (Bw Saalfeld).
Im Oktober 1983 befanden sich die zuletzt in Oebisfelde beheimateten 411055 und 411148 in Meiningen. Letztere erhielt den Kessel der im Oktober 1983 zerlegten 411118. Während die Lok 411055 inzwischen dem Bw Saalfeld (Est Göschwitz) zugeordnet worden ist, erhielt die 411118 das Bw Güsten (Est Staßfurt). Die 411137 wurde dem Bw Magdeburg (!) zugewiesen.
Der Umbau der Werklok5 des Braunkohlenkombinates (BKK) Geiseltal (ex DR442851) auf Kohlenstaubfeuerung wurde inzwischen abgeschlossen.
Zerlegungen
500025 (April 1983), 440568 (ex Bw Eberswalde, Juli 1983), 010520, 010524 (ex Bw Saalfeld, Oktober 1983), 032143 (ex Bw Güsten, Oktober 1983), 032180 (ex Bw Halberstadt, Oktober 1983) 411118 (ex Bw Oebisfelde, Oktober 1983) 032177, 500015 (November 1983), 527749 (ex Bw Altenburg) und 528094 (beide Januar 1984).
Die Lok 032243 wurde im Oktober 1983 in einen Dampfspender umgebaut. Auftraggeber war die Maxhütte in Unterwellenborn.
Aus der ehemaligen DR-Lok032002 wurde ebenfalls ein Dampfspender und an das BKK Bitterfeld verkauft.
Die Museumslok38205 befindet sich seit dem 7. Dezember 1983 im Raw zur Aufarbeitung.
Sch. (Anfang Januar 1984)

BAM bewältigt hohes Verkehrsaufkommen

Die Transportbilanz der BAM in den zurückliegenden 10 Jahren ist beachtlich.
Nachdem im Herbst 1973 der erste Arbeitszug die Teilnutzung dieser Magistrale einleitete, wurden bereits auf den freigegebenen Streckenabschnitten u.a. in mehr als 25 000 Waggons südjakutische Kohle und 34 000 Wagenladungen mit Holz transportiert. Rund 10 Millionen Fahrgäste haben bisher die BAM benutzt.
Inzwischen rollen auf einer 1200 km langen Strecke die Reise- und Güterzüge. Etwa ebensoviel Kilometer Gleis wird gegenwärtig provisorisch von Bauzügen befahren. Für den 9. Mai 1984 ist die vorfristige Aufnahme des Zugverkehrs auf dem großen fernöstlichen Ring über Abschnitte der großen und der kleinen BAM, der alten Transsib und die Strecke Urgal – Iswestkowy vorgesehen.
me

14 Tr u. a. in Weimar und Potsdam

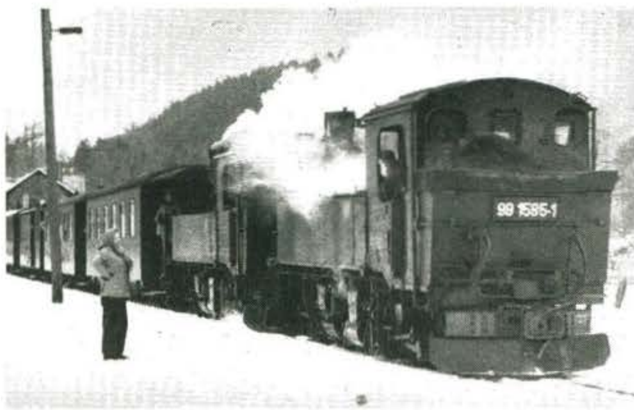
Im November 1983 erhielten die Verkehrsbetriebe in Weimar und Potsdam die ersten neuen elektronisch gesteuerten Obusse aus der ČSSR (siehe auch „me" 1/83 S. 3 u. 10). Bis Anfang Februar 1984 trafen in Weimar 8, Potsdam 5 und Eberswalde 3 dieser von den Škoda-Werken gelieferten Fahrzeuge ein. Weitere Obusse dieses Typs werden folgen. Wir werden darüber noch ausführlich berichten.
me

Touristenbahn in Großbritannien

Von Porthmadog, der Hafenstadt an der Cardigan-Bai, führt eine 597-mm-spurige Bahn zum 22 km entfernten Ffestiniog. Dabei ist ein Höhenunterschied von 216 m zu überwinden. Eröffnet wurde die Bahn bereits 1836; in der Hauptsache diente sie dem Transport von Baumaterial aus den Steinbrüchen in den Bergen zum Hafen. Die leeren Wagen zogen ursprünglich Pferde bergwärts. Talwärts rollten die Wagen alleine. 1863 wurden die ersten Dampfloks beschafft. Ab 1865 verkehrten auch Personenzüge, die aus zweiachsigen Wagen bestanden. Im zweiten Weltkrieg, und danach diente die Bahn ausschließlich militärischen Zwecken. 1954 zur Touristenbahn ausgebaut, wurde mit ihr der Snowdonia-Nationalpark erschlossen.
Heute verkehren neun Dampfloks, darunter befinden sich zwei Fairlie-Maschinen. Zum Fahrzeugpark gehören außerdem drei nicht betriebsfähige historische Loks, 13 Dieselloks und zahlreiche Wagen.
Re.

Stationsschild wurde verkauft

Vor mehr als zehn Jahren wurde der Bahnhof mit dem längsten Ortsnamen Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwllantysiliogogogoch (was soviel bedeutet wie St.-Marien-Kirche am Teich der weißen Haselnußbäume, in der Nähe des schnellen Strudels, an der roten Grotte der Kirche des Heiligen Tysilio) in Großbritannien stillgelegt.
Ein Eisenbahnfreund kaufte kürzlich das elf Meter lange Stationsschild und noch vorhandene 25 cm lange Fahrkarten.
me



Schienenersatzverkehr

Seit dem 14. Januar 1984 wird der Reiseverkehr zwischen Niederschmiedeberg und Jöhstadt (KBS 422) durch Schienenersatzverkehr mit Kraftomnibussen bewältigt.
Der Streckenabschnitt Wolkenstein–Niederschmiedeberg ist nach wie vor für den Reise- und Güterverkehr in Betrieb. Hier ist jetzt folgender Fahrplan in Kraft:
ab Wolkenstein
4.28 Uhr (Mo–Sa), 9.50 Uhr (GmP), 16.45 Uhr (tgl. außer Sa);
ab Niederschmiedeberg
5.15 Uhr (Mo–Sa); 7.45 Uhr (Sa), 12.47 Uhr (GmP, Sa und So), 14.54 Uhr (GmP, Mo–Fr), 17.28 Uhr (tgl. außer Sa).
Nebenstehendes Foto entstand am 13. Januar 1983. An diesem Tage wurde der Zug 14292 mit den Loks 99 1585 und 99 1561 gefahren. Z. Z. ist die Lok 99 1585 im Einsatz.
Re. (Stand Anfang Februar 1984)

Ing. Wolfgang Hensel, Berlin

BCi-29 – ein Eisenbahnmuseumsfahrzeug

Vom Reichsbahnausbesserungswerk „Erwin Kramer" in Potsdam wurde am 19. August 1983 der erste vollständig instandgesetzte Einheits-Durchgangswagen des zweiachsigen Traditionszuges der Deutschen Reichsbahn dem Betrieb übergeben. Der Wagen konnte fast bis ins kleinste Detail dem Originalzustand angeglichen und in gediegener Qualität hergerichtet werden.
Das Fahrzeug entstand 1928 in der Waggonfabrik Uerdingen nach dem Musterblatt BCi-29, Zeichnungs-Nr. 01.000, als Einheitswagen der DRG in Austauschbauweise. Der Wagenkasten ist genietet. Das Untergestell entspricht wie bei allen Einheitswagen für den Nebenbahndienst einer Entwicklung der Wumag Görlitz und verfügt über den dafür üblichen Achsstand von 8500 mm.
Die Inneneinrichtung wurde mit den ursprünglichen Sitzgestühlen in der 2. und 3. Klasse, den Lampen, den Gepäcknetzen und der Abortanlage ausgerüstet. Durch den zusätzlichen Einbau von Handwaschbecken und Wasserkannenhaltern wird den hygienischen Forderungen bei längeren Traditionsfahrten Rechnung getragen.
Von 1958 bis 1967 trug der Wagen die Nummer 341-224. Ab 1967 verkehrte er mit der EDV-Nummer 50 50 24-26 009-1. Da die ursprüngliche Wagennummer nicht mehr zu ermitteln war, erhielt der Oldtimer eine fiktive Wagennummer, wie er sie vor 1930 getragen haben könnte. Sämtliche ursprünglich vorhandenen Anschriften und Schilder sind wieder vorhanden. Am Langträger befinden sich die für den heutigen Betriebseinsatz notwendigen zusätzlichen Anschriften.

Dieser Einheitsreisezugwagen wird den zweiachsigen Traditionszug der Deutschen Reichsbahn vervollständigen. Die Aufnahmen entstanden am 19. August 1983 im Bahnhof Nauen.
Fotos: W.-D. Machel, Potsdam

fahrzeugarchiv



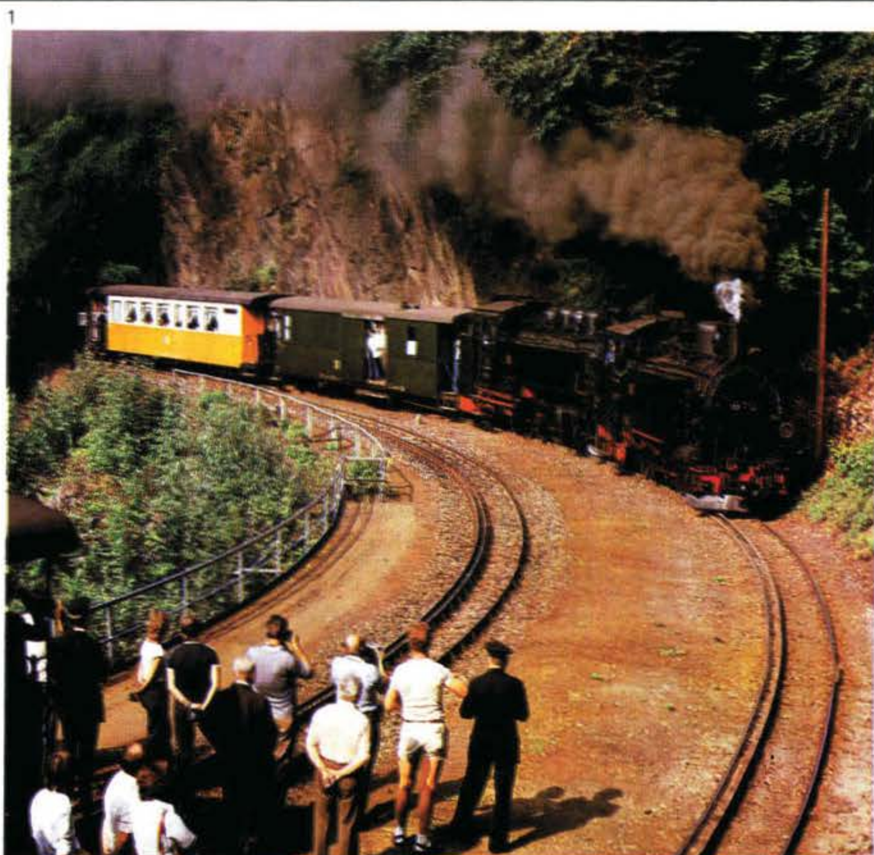




DMV-Sonderfahrten 1983 – ein Rückblick

Wie in jedem Jahr, waren auch 1983 die zahlreichen Sonderfahrten sehr gefragt. Die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos können nur einen kleinen Eindruck aus dem vielfältigen Programm des vergangenen Jahres vermitteln. Neben den im Terminkalender 1983 veröffentlichten Sonderfahrten gab es im zurückliegenden Jahr weitere, die vor allem Jubiläen gewidmet waren. Dazu gehörten u. a. Fahrten zum 100jährigen Bestehen der Strecke Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf und zur 750-Jahr-Feier von Blankenburg (Harz). An dieser Stelle sei allen Eisenbahnern und Verbandsfreunden gedankt, die mit viel Engagement jede dieser Fahrten vorbereiteten und dafür sorgten, daß die Züge sicher und pünktlich rollten.

1



2



3



4



DMV-Sonderfahrten 1984

Tag	Strecke
5. 5.	Zwickau – Altenburg – Rochlitz – Glauchau – Zwickau und
	Leipzig – Altenburg – Narsdorf – Borna – Leipzig
12. 5. und 13. 5.	Berlin – Basdorf – Groß Schönebeck und zurück
26. 5.	Stendal – Badel – Beetzendorf
16. 6. und 17. 6.	Dresden – Bad Schandau – Sebnitz – Dürröhrsdorf – Sebnitz – Dürröhrsdorf – Zwickau und
	Zwickau – Karl-Marx-Stadt – Pirna – Dürröhrsdorf – Arnsdorf – Zwickau und Hoyerswerda – Kamenz – Dürröhrsdorf – Hoyerswerda
1. 9.	Magdeburg – Eilsleben – Blumenberg – Magdeburg
8. 9. und 9. 9.	Arnstadt – Plaue – Suhl
23. 9.	Schwerin – Güstrow – Teterow – Schwerin
6. 10.	Senftenberg – Kamenz – Arnsdorf – Bautzen – Senftenberg
13. 10.	Berlin – Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf und zurück

Zu den Höhepunkten der Verbandsarbeit des DMV zählen auch 1984 wieder zahlreiche Sonderfahrten.
Viele historische Triebfahrzeuge, zu denen auch die kürzlich erst wieder aufgearbeitete Lok 64 007 gehört, werden zu sehen sein.
Wie immer, veröffentlichen wir rechtzeitig genauere Angaben über die einzelnen Sonderfahrten auf der Seite „DMV teilt mit“, wobei Änderungen gegenüber der nachstehend abgedruckten Übersicht nicht ausgeschlossen sind.
Im begrenzten Umfang ist die Teilnahme von Ausländern möglich. Auskünfte hierüber erteilt das Reisebüro der DDR – Generaldirektion – DDR – 1020 Berlin, Alexanderplatz 5.

Traditionsbahn Radebeul Ost – Radeburg
4. 3., 17.[1], 23.[1], 24. 6., 8. und 22. 7., 18.[1], 19., 22., 23. und 26. 8., 9.[1], 15.[1] und 16.[1] 9. sowie 6. 10. 1984
[1] Es verkehren jeweils zwei verschiedene Züge mit den Loks 99 713 und 99 539.

Sämtliche Fahrzeiten werden im Kursbuch (Jahresfahrplan 1984/85) veröffentlicht.

Traditionsbetrieb Erfurt West
9., 10., 11., 23. und 24. 6., 14. und 15. 7., 4., 5., 18., 19., 25. und 26. 8., 29. und 30. 9., 6. und 7. 10. 1984.
Jeweilige Fahrzeiten:
Erfurt Hbf ab 9.00 Uhr und 14.35 Uhr, Erfurt West ab 12.00 Uhr und 16.40 Uhr.
In diesem Jahr verkehrt vor allen Zügen die Lok 89 6009.

1 Die Sonderfahrten anläßlich des 100jährigen Jubiläums auf der Strecke Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf blieben im Terminkalender des Jahres 1983 unberücksichtigt, da diese Veranstaltungen – wie auch andere – zentral von der DR vorbereitet wurden.
U. B. z. den einfahrenden Traditionszug aus Freital-Hainsberg am 2. September 1983 mit der Lok 99 713 von der Traditionsbahn Radebeul Ost – Radeburg und der 99 734, die in Freital-Hainsberg stationiert ist.
Foto: B. Sprang, Berlin

2 Ebenfalls im Norden unserer Republik dampften Oldtimer zur Freude Tausender Anlieger und Eisenbahnfreunde, so auch zum 100jährigen Bestehen der Eisenbahn Wismar – Rostock (siehe me 12/83). Auf dieser Strecke verkehrte ein Sonderzug mit der 74 1230 am 8. Oktober 1983.
Foto: L. Schultz, Rostock

3 Zu einem unvergeßlichen Erlebnis wurden die dampfbespannten Sonderfahrten auf der elektrifizierten Rübelandbahn am 2. und 3. Juli 1983 mit der Lok 95 1027, die anläßlich der 750-Jahr-Feier der Stadt Blankenburg (Harz) auf Initiative der DR und des DMV-Bezirksvorstandes Magdeburg stattfanden.
Das Bild entstand am 2. Juli 1983 in Königshütte.
Foto: G. Weimann, Jena-Lobeda

4 Von Gera nach Erfurt führte eine Herbstsonderfahrt mit der Lok 38 1182 und dem vierachsigen Traditionszug der DR am 10. September 1983. Die inzwischen wieder betriebsfähige P8 war übrigens der gefragteste „Renner“ bei den 83er Sonderfahrten.
Foto: W. Drescher, Jena-Lobeda

5 Mitte Juni 1983 fuhr die 89 6009 mit einem Sonderzug auf den Strecken der ehemaligen Altmärkischen Kleinbahnen.
U. B. z. den Zug in Jeggeleben Süd.
Foto: B. Habermann, Salzwedel

5



Gotthard Paul (DMV), Hoyerswerda

Auf schmaler Spur zum Thron der Götter

Der Himalaja ist bekanntlich das höchste Gebirge der Erde. Dort, wo Indien an Nepal, Tibet, die VR China und Bhutan grenzt, führt eine der interessantesten Bergbahnen an den Fuß des Himalaja.

In den Jahren von 1879 bis 1881 unter Leitung von Franklin Prestage gebaut, diente diese Schmalspurbahn zunächst hauptsächlich den britischen Kolonialherren, die damit den beliebten Erholungsort Darjeeling bequemer erreichen konnten. Zugleich konnte nun der in den Gebirgsregionen erzeugte hochwertige Tee billig in die Städte und Häfen transportiert werden. Heute wird die Bahn neben dem Teetransport hauptsächlich für den Touristenverkehr genutzt. Aber noch immer fahren mit der Bahn ärmere Inder. Eine Fahrt mit dem Bus ist etwa viermal so teuer wie eine Bahnfahrt 2. Klasse. Die reichen Inder, deren Sommervillen sich im 2140 m ü. NN. liegenden Darjeeling befinden, benutzen entweder den eigenen Pkw bzw. ein Taxi oder den Bus.

Die 87 km lange 610-mm-spurige Bahn beginnt in New Jalpaiguri, etwa 100 m ü. NN. Dieser Ort liegt unweit der Grenze zum Nachbarland Bangladesh an der Hauptbahn Kalkutta – Gauhati (-Assam), die in 1676-mm-Spur ausgeführt ist. Außerdem wird New Jalpaiguri durch die von Siliguri nach Kalkutta führende Meterspurbahn berührt.

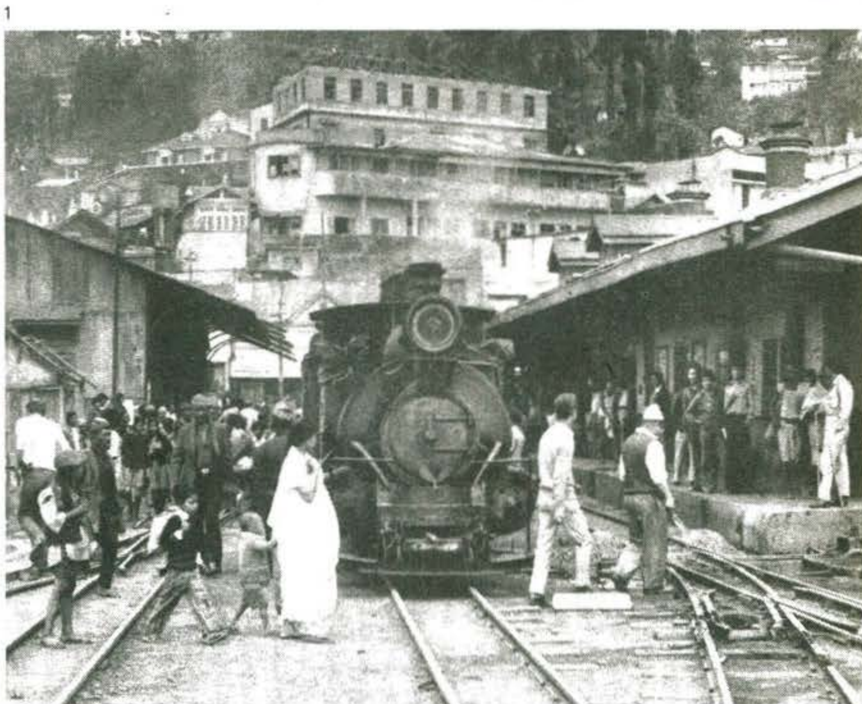
Bitte einsteigen!

Im Bahnhof Jalpaiguri steht am Bahnsteig in stickiger Hitze ein Schmalspurzug der Darjeeling Railway, umgeben von bunt gekleideten Menschen, die für rund 7 Rupien ins Gebirge wollen. Wer es sich leisten kann, bekommt für einen teuren Zuschlag vom Schaffner einen Sitzplatz im blauen „Salonwagen" zugewiesen. Ist der Andrang an Reisenden sehr groß und auf den Trittbrettern sowie Wagendächern kein Platz mehr zu finden, werden nach Bedarf weitere Wagen bereitgestellt.

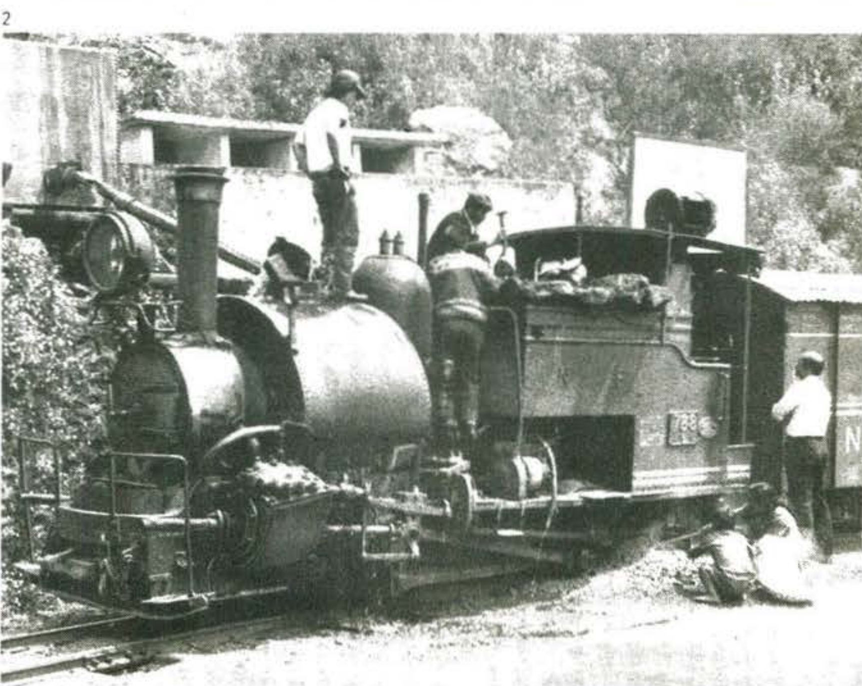
Langsam setzt sich das Züglein in Bewegung. Reisfelder und Betelnußplantagen liegen an der Strecke. Bald ist Siliguri Junction erreicht, wo die Darjeeling Railway die Meterspurstrecke Kalkutta – Assam kreuzt. Auch hier wieder, wie auf jedem Bahnhof, Kürbis-, Melonenhändler und Gewürzverkäufer. Nach ungefähr einstündiger Fahrt ist der Zug in Sookna. Bis hierher wurden nur geringe Steigungen bewältigt. Der hintere Zugteil bleibt hier, da mit vier Wagen die zulässige Zugmasse von nur 50 t erreicht wird. Bald hinter Sookna beginnt die Bergstrecke, Eiben und Rottannen stehen am Gleiskörper, und an den Hängen der Berge sieht man die ersten terassenförmig angelegten Teeplantagen. Schnaufend windet sich der Zug in die Höhe und trifft wenig später im 860 m ü. NN gelegenen Bahnhof Tindharia ein, wo sich das Bahnbetriebswerk und das Ausbesserungswerk der Bahn befinden. Tindharia „klebt" regelrecht am Berghang, und das Gleis verläuft mitten durch den Ort.

Zumeist folgt die Trasse der Straße nach Darjeeling. Dabei wird diese Chaussee 177mal (!) gekreuzt. Werden die Steigungen an der Strecke zu groß,

1



2



1 Zugbetrieb im Bahnhof Kurseong.

2 Halt zwischen Sookna und Kurseong zum Restaurieren der Lok 788. Sehr gut zu erkennen ist der „Satteltank"-Wasserbehälter an der Maschine, die 1913 in der Lokfabrik Glasgow gebaut wurde und die Fabrik-Nr. 20144 erhielt. Einheimische suchen in der Asche nach Kohlenresten.

3 Bahn und Bus im Bahnhof Sookna nebeneinander.

4 Talwärts rollt der Zug durch die Straßen von Kurseong. Der Segeltuchvorhang schützt das Lokpersonal im offenen Führerhaus vor Regen und Wind.

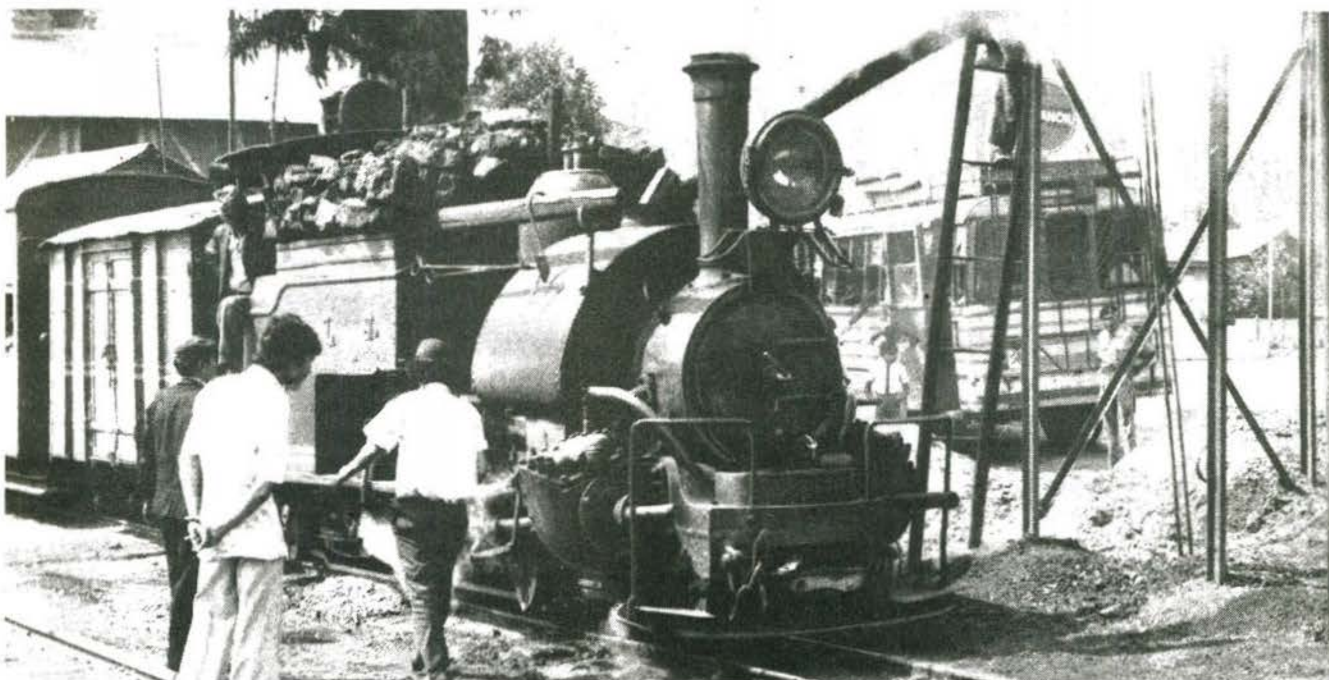
sind für die Bahn Spitzkehren oder Kehrschleifen vorhanden! Außerdem existieren auf der gesamten Strecke annähernd 50 Brücken, jedoch keine Tunnel. An der eingleisigen Bahn gibt es zahlreiche Ausweichstellen, die meist nur aus einer Weiche mit Stumpfgleis bestehen. In der Regel wird der bergwärts fahrende Zug in das Stumpfgleis gedrückt, nachdem der talwärts fahrende oberhalb der Ausweichstelle zum Halten gekommen ist. Wenn letzterer dann das Hauptgleis geräumt hat, wird die Weiche wieder gestellt. Jetzt geht es weiter hinauf in die Berge! Form- oder Lichtsignale sind an der gesamten Strecke nicht vorhanden. Und dennoch hat es in der über 100jährigen Bahngeschichte noch nie einen nennenswerten Unfall gegeben!

Recht oft muß der Zug anhalten, wenn eine grasende Ziegenherde nicht schnell genug die Strecke räumt oder durch Steinschlag vorhandene Felsbrocken auf der Strecke liegen. Mit vereinten Kräften räumen dann Lok- und Zugpersonal die Hindernisse weg.

Heißes Wasser gewünscht?

In 1482 m Seehöhe ist der Ort Kurseong

3



4



erreicht. In der Landessprache wird er „Karsang" genannt, was so viel bedeutet wie „das gute Schloß". Wie auf allen 13 Bahnhöfen muß auch hier der bescheidene Kohlen- und Wasservorrat ergänzt werden. Und wie bei jedem Halt kommen sofort Frauen aus allen Richtungen, die sich in Eimern von der Lok heißes Wasser holen.

Die Fahrt wird nun bis Sonada/Ghoom fortgesetzt, wo sich ein sogenanntes Gelbmützenkloster befindet. Mit 2438 m ü. NN ist auf diesem Abschnitt gleichzeitig der höchste Punkt der Strecke erreicht.

Von nun an geht es auf den restlichen Kilometern Strecke bis Darjeeling nur noch bergab. Nachdem der Zug die letzte Kehrschleife durchfahren hat, bietet sich für den Reisenden bei schönem Wetter ein grandioser Anblick. Jetzt kann er zum erstenmal direkt den Himalaja sehen. Aus einer ganzen Bergkette ragt der dritthöchste Berg der Erde her-

vor, der 8579 Meter hohe Kangtschendsönga.[1] Die Bergbewohner glauben noch heute daran, daß auf jedem der Berggipfel einer ihrer Götter thront, daher der Name „Thron der Götter". Der Zug rollt langsam die Serpentinen hinab und bald ist Dorjee Lingh, „der Platz des Dorjee" erreicht, gemeint ist jener Donnerkeil, der im Lamabuddhismus eine große Rolle spielt. Aus dem einheimischen Dorjee Lingh wurde durch englischen Einfluß „Darjeeling". Unter diesem Namen ist die in 2140m Seehöhe gelegene und ungefähr 47000 Einwohner zählende Stadt weltberühmt. Hier wurde das Gleis teilweise direkt in das holprige Pflaster der Hauptstraße verlegt. Kurz vor dem Basar endet die Strecke. Nicht nur die Reisenden, sondern auch das fünfköpfige Lokpersonal sind froh, nach 7,5 Stunden Fahrzeit ihr Ziel erreicht zu haben.

Für die Eisenbahner kein Kinderspiel

Täglich bemühen sich fünf Eisenbahner redlich, das Züglein unfallfei und relativ pünktlich über einen Höhenunterschied von 2338m zu bringen: ein Lokführer, zwei Heizer und zwei Sandstreumänner. Letztere sind die nicht zu beneidenden „menschlichen Sandstreuer", die vorn auf der Lok, links und rechts der Pufferbohle sitzend, jederzeit bereit sein müssen, Sand zu streuen. Sobald die Lok anfängt zu schleudern – und das geschieht oft – wirft der eine ständig Sand vor die Räder, während der andere streuend vorausläuft. Jeder noch so kurze Halt, z. B. an Spitzkehren usw., wird von den Männern genutzt, um neben der Strecke die Sandsäcke wieder zu füllen.

Doch nun trinkt man erst einmal einen warmen Schluck Tee und ißt eine Handvoll vom mitgebrachten Reis. Dann wird die Lok untersucht, Kohle geladen und Wasser genommen für die keinesfalls leichtere Rückfahrt.

Schwierigkeiten ergeben sich vor allem deshalb, weil die Lok jetzt rückwärts fährt. Die Maschinen haben ein nach hinten offenes Führerhaus, das nur durch einen Segeltuchvorhang verschlossen werden kann. Mit den mitunter extremen Wetterverhältnissen in Höhen von über 2000m werden die Eisenbahner zu jeder Jahreszeit konfrontiert.

Die Satteltankloks

Die Maschinen haben eine Masse von je 14t und die Achsfolge B; es sind Naßdampflokomotiven mit Außenrahmen, schräg sitzenden Zylindern sowie Flachschieber. Die Loks verfügen über je einen riesigen elektrischen Scheinwerfer vorn und hinten und eine Lichtmaschine unter dem linken Kohlenkasten. Auf beiden Loks befinden sich ein bis zwei Holzstangen als „Eingleiser". Wie alle Wagen sind auch die Dampflokomotiven mit Handbremsen ausgerüstet. Gekuppelt wird mit Kuppeleisen und zwei seitlichen Notketten.

Zum Fahrzeugpart gehören rund 30 Lokomotiven. Die nur fünf Meter langen Maschinen tragen recht imponierende Namen wie „Himalajan Bird", „Queen of Hills" oder „Mountainer".

1 Meyers Lexikon A–Z 1955

5



6



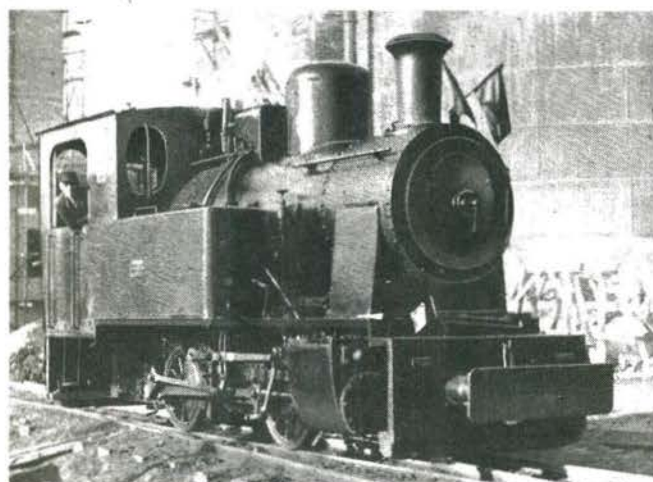
5 Am Lokschuppen in Tindharia.

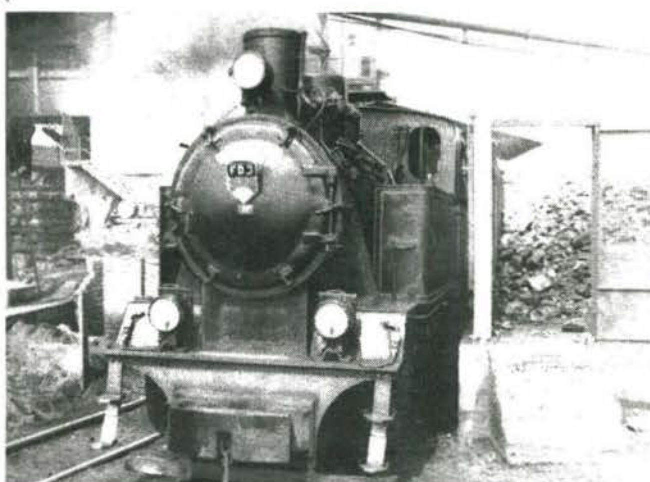
6 Wassernehmen in Sookna; man beachte den Hochbehälter, aus dem das teure Naß entnommen wird.

Fotos: Wesenack (30. März 1979), Sammlung: Verfasser

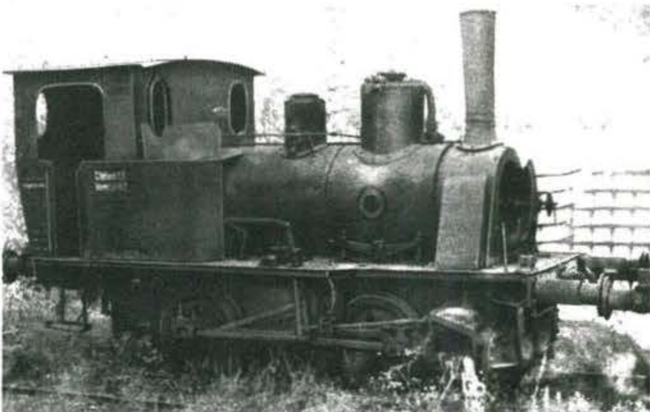
Werklokomotiven

Mitunter ist es heute nicht mehr möglich, Informationen über die Herkunft und den Verbleib verschiedener Werklokomotiven zu ermitteln. Das hat verschiedene Ursachen: Meist stehen die Lokomotiven der DR mehr im Mittelpunkt des Betriebsgeschehens, über sie ist in der Literatur schon viel geschrieben worden, und außerdem sind Angaben über DR-Fahrzeuge durch die in der Regel noch vorhandenen Betriebsunterlagen leichter zugänglich. Anders verhält es sich bei den Werklokomotiven. Nur wenige Eisenbahnfreunde hatten während der zurückliegenden Jahre und Jahrzehnte die Möglichkeit, diese Fahrzeuge auf dem Film festzuhalten. Manchmal war es an Ort und Stelle nicht möglich, nähere Informationen über die betreffenden Lokomotiven zu erfahren. Mit der Ausmusterung der Werkbahnfahrzeuge wurden auch meist die Betriebsunterlagen vernichtet. Deshalb sei die schon öfter an dieser Stelle geäußerte Bitte an unsere Leser wiederholt: Jede hier nicht genannte Angabe – und wenn es sich nur um den Hersteller, die Fabriknummer und das Baujahr handelt – kann für die ständig wachsende Zahl von Lokomotivstatistikern sehr wichtig sein. Sollten Ihnen genauere Daten über die in dieser Ausgabe vorgestellten Lokomotiven bekannt sein, behalten Sie sie bitte nicht für sich! Wenn wir diese Informationen von Ihnen erhalten, werden sie im „modelleisenbahner" veröffentlicht und somit die Aufschreibungen vieler Eisenbahnfreunde ergänzen.











1 und 2 Diese beiden meterspurigen Lokomotiven waren auf der drei Kilometer langen Erzbahn der Maxhütte eingesetzt und beförderten dort Selbstentladewagen. 1961 übernahm beide Maschinen der bei Saalfeld eröffnete Großtagebau Kamsdorf, wo sie sich bis 1964 in Betrieb befanden. Die Lok auf Bild 1 trug die Nr. 22 und wurde von Henschel gebaut. Weitere Angaben fehlen.

3 und 4 Ebenfalls völlig im Dunkeln ist die Geschichte dieser beiden Maschinen (Werkloks 1 und 2) der Halbach KG in Kunnersdorf bei Kamenz. Die Fotos entstanden im Jahre 1970.

5 Zum Inventar der früheren Schotterwerke Paul Weiland KG in Schwarzkollm gehörte dieser 1977 fotografierte Zweikuppler (Werklok 1). Auch über ihn fehlen sämtliche Angaben.

Fotos 1 und 2: W. Schulz, Goßwitz
Fotos 3, 4 und 5: G. Paul, Hoyerswerda

Straßenbahnen im Gespräch



Auch in Görlitz jetzt mit KT4D

Im Juni 1983 erhielten die Verkehrsbetriebe Görlitz den ersten Tatra-Gelenktriebwagen. Ab 11. Juli fanden die ersten Probefahrten statt. Gleichzeitig wurde das Personal eingewiesen.
Wegen des an diesem Fahrzeug außermittig angebrachten Einholmstromabnehmers waren Korrekturen an der Fahrleitung notwendig. Der Wagen wurde am 7. Oktober 1983 für die Bevölkerung offiziell ausgestellt. Seitdem ist der neue mit der Nr. 001 bezeichnete Triebwagen im planmäßigen Einsatz auf der für den Einrichtungsbetrieb ausgebauten Linie 2 (Virchowstraße – Landeskrone) außer mittwochs und sonntags zu sehen. Da die geplante Erweiterung des Görlitzer Straßenbahnnetzes ab 1985 mit dem Anschluß des größten Neubaugebiets Königshufen den Betrieb auf insgesamt vier Linien vorsieht, werden weitere Fahrzeuge dieser Bauart beschafft.
U. B. z. den Tw 001 an der Haltestelle Bahnhof auf der Berliner Straße.

Text und Foto: W. Rettig, Görlitz

Herrenkrugbahn in Magdeburg fährt wieder

Nach fast 10 Jahren Pause gibt es sie wieder: der Magdeburger liebstes Kind – die Linie 6 zum Herrenkrug. Am Sonntag, dem 15. Mai 1983, um 13.55 Uhr startete der erste Zug aus dem Depot Stadtfeld zur Fahrt in den Magdeburger Naherholungspark. Straßenbahnfreunde fanden sich zur Inbetriebnahme der Strecke ein, und Hunderte Magdeburger nutzten gleich die ersten planmäßig eingesetzten Züge für eine Fahrt ins Grüne.
Der Gleiskörper mußte auf ca. 1,3 km Länge neu angelegt werden, und zwar von der Breitscheidstraße bis zur Endstelle. Außerdem wurden Gleisauswechslungen in der Walter-Rathenau-Straße vorgenommen. Bis auf die Endschleife kamen Großverbundplatten zum Einbau. Da die Strecke ab Breitscheidstraße eingleisig verläuft, wurde eine Einheitssignalanlage System Leipzig installiert.
Die Linie 6 verkehrt im Tages- und Berufsverkehr alle 20 Minuten (3 Züge), im Abendverkehr sowie im Frühverkehr am Wochenende alle 30 Minuten (2 Züge).
Das Foto zeigt den ersten planmäßigen Straßenbahnzug am Herrenkrug.

Text und Foto: D. Pauke, Magdeburg

Kurzchronik der Linie 6:

14. 7. 1886: Die „Magdeburger Trambahn-Actien-Gesellschaft" eröffnet die Dampfstraßenbahn Friedrichstadt (Heumarkt) – Herrenkrug.

22. 3. 1900: Elektrifizierung der Dampfbahn und Verlängerung der Linie bis zum Rathaus.
Kennzeichnung: Weiße Scheibe, grünes Kreuz, ab 1906: Weiße Scheibe, grüne 6.

1934: Änderung der Linienführung über den Nordbrückenzug.

1944/45: Der Abschnitt Margaretenhof (Breitscheidstraße) – Herrenkrug wird als bombensichere Abstellanlage genutzt.

15. 4. 1945: Einstellung des gesamten Straßenbahnbetriebs.

25. 5. 1947: Linie 6 verkehrt wieder bis Herrenkrug.

24. 9. 1973: Einstellung der Linie 6, Übernahme der Transportaufgaben durch die Buslinie 67.

15. 5. 1983: Linie 6 verkehrt wieder zwischen Hauptbahnhof, Nordbrückenzug und Herrenkrug.



Tatra-Zweirichtungs-Beiwagen in Dresden

Nachdem in Halle ein Tatra-Triebwagen für den Zweirichtungsverkehr umgebaut wurde *(Darüber werden wir demnächst ausführlich berichten. Die Red.)*, wandelte man in Dresden den Tatra-Beiwagen 272613 in einen Zweirichtungs-Beiwagen um. Er erhielt entsprechend dem Dresdner Bezeichnungsschema die neue Betriebsnummer 273001. Der Wagen hat auf der bisherigen rechten Seite die drei normalen Türen und auf der bisher linken Seite zwei Türen an den Plattformen. Dieser Beiwagen soll als Mittelwagen zwischen Heck-an-Heck gekuppelten Einrichtungstriebwagen verwendet werden. Die elektrische Verbindung beider Triebwagen erfolgt über ein Kabel, das auf dem Dach des Beiwagens verlegt wird.



Die Aufnahme entstand am Fučikplatz, als das umgebaute Fahrzeug Mitte des vergangenen Jahres anläßlich der Messe der Meister von morgen vorgestellt wurde.

Text und Foto: N. Kuschinski, Dresden

„Fahren und Bauen" in Schwerin

Bei notwendigen Gleiserneuerungen wird auch bei der Straßenbahn immer häufiger das bei der Eisenbahn schon lange bekannte Prinzip „Fahren und Bauen" angewendet. Zwar ergeben sich dabei mitunter Erschwernisse für den Einsatz der Baumaschinen, aber es können Sperrungen und der damit verbundene kraftstoffintensive Schienenersatzverkehr vermieden werden.

So wird auch in der Schweriner Innenstadt eines der beiden Gleise befahrbar gehalten.

Text und Foto: N. Kuschinski, Dresden



Abschied von der Linie 8 in Karl-Marx-Stadt

Am 15. Oktober 1983 befuhr letztmalig eine Straßenbahn im planmäßigen Linienverkehr die Karl-Marx-Städter Weststraße. Die Linie 8 des VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt wurde durch Kraftomnibusse ersetzt.

Bei den Linien 3 und 8 handelte es sich um die letzten noch verbliebenen 925-mm-Strecken des einst umfangreichen Netzes der Karl-Marx-Städter Straßenbahn. Einige Strecken wurden von 1958 bis 1972 auf Regelspur umgebaut und erhielten damit eine gesicherte Zukunft.

Mit der Einstellung der Linie 8 kann der in den letzten Jahren entstandene Mangel an Triebwagen und Beiwagen wieder gedeckt werden. Er entstand durch die unumgänglichen Verschrottungen des überalterten Fahrzeugparks. So mußten die sonst eingesetzten Dreierzüge – ein Triebwagen und zwei Beiwagen – der Linie 3 um einen Beiwagen gekürzt werden, damit der Bedarf an Linienzügen gedeckt werden konnte. Es ist vorgesehen, den noch einsatzfähigen Bestand an Triebwagen und Beiwagen weiterhin zu unterhalten. Dadurch kann der Betrieb auf der Linie 3 weiterhin aufrechterhalten werden.



Das Foto entstand eine Woche vor der Betriebseinstellung. Ein Zug der Linie 8 fährt, aus der Weststraße kommend, den Kassberg herunter.

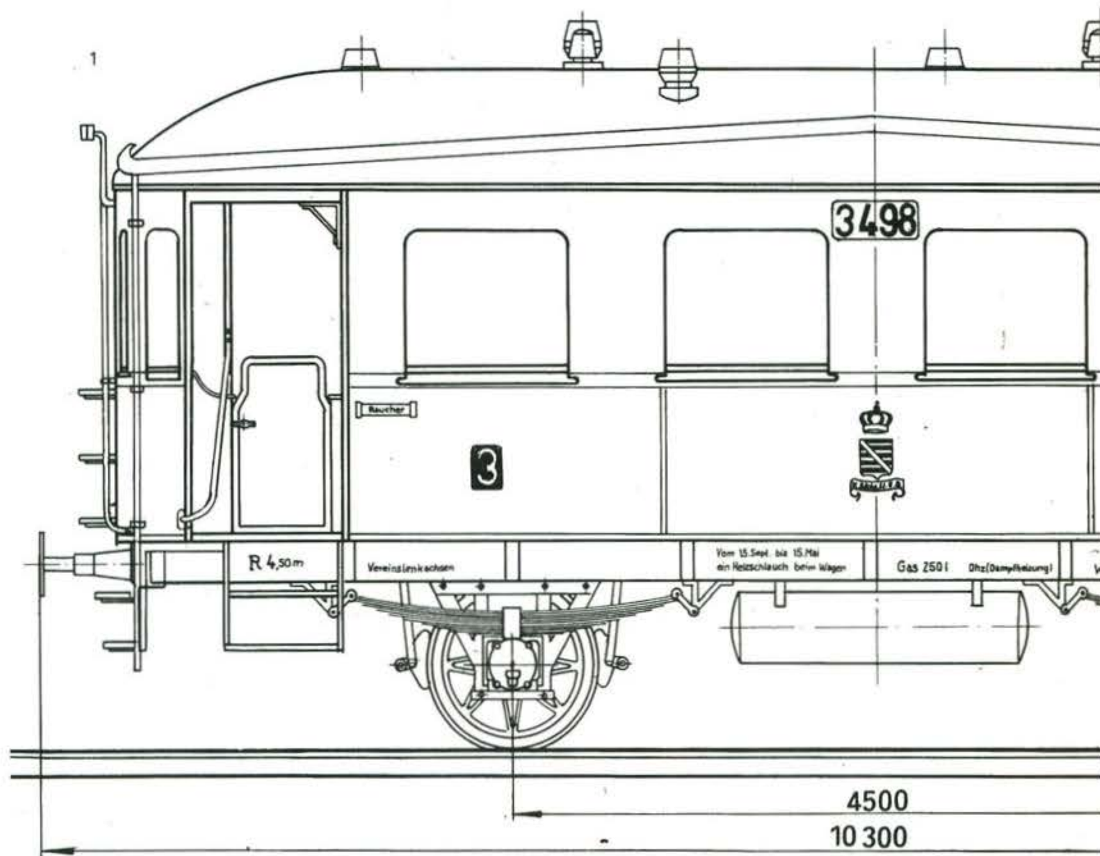
Text und Foto: St. Gothe, Erfurt

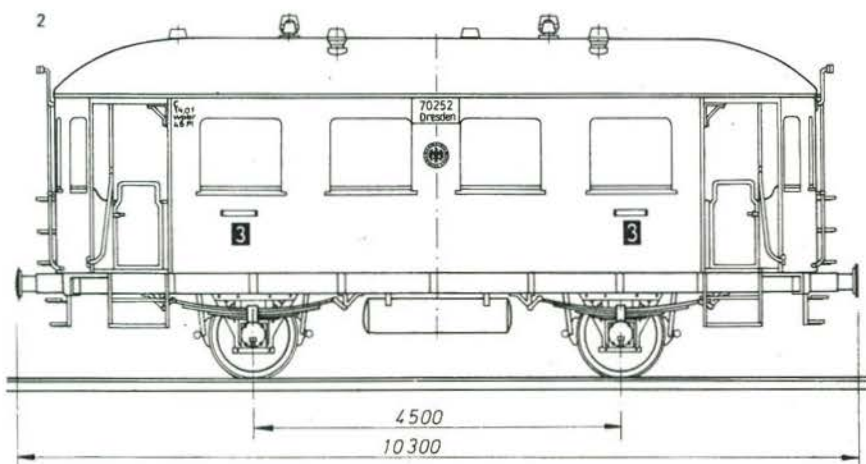
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück

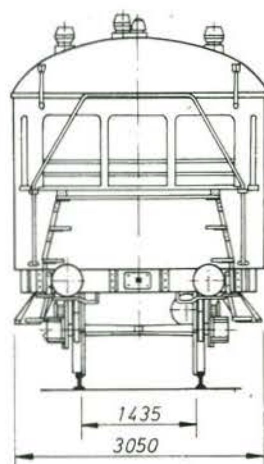
Die Windbergbahn-Wagen

Druckreife Zeichnungen, aber wie?

Als Ergänzung zu dem im Heft 4/83 veröffentlichten Beitrag „Druckreife Zeichnungen, aber wie?" wurde eine Zeichnung des zweiachsigen Personenwagens 3. Klasse, Gattung C-sa 12, angefertigt. Am Beispiel der Zeichnung dieses Reisezugwagens soll noch einmal dargestellt werden, was alles bei der Anfertigung druckreifer Zeichnungen beachtet werden muß.
Auf Bild 1 ist eine Zeichnung des Wagens in der Ausführung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn in doppelter H0-Größe (Maßstab 1:43,5) zu se-

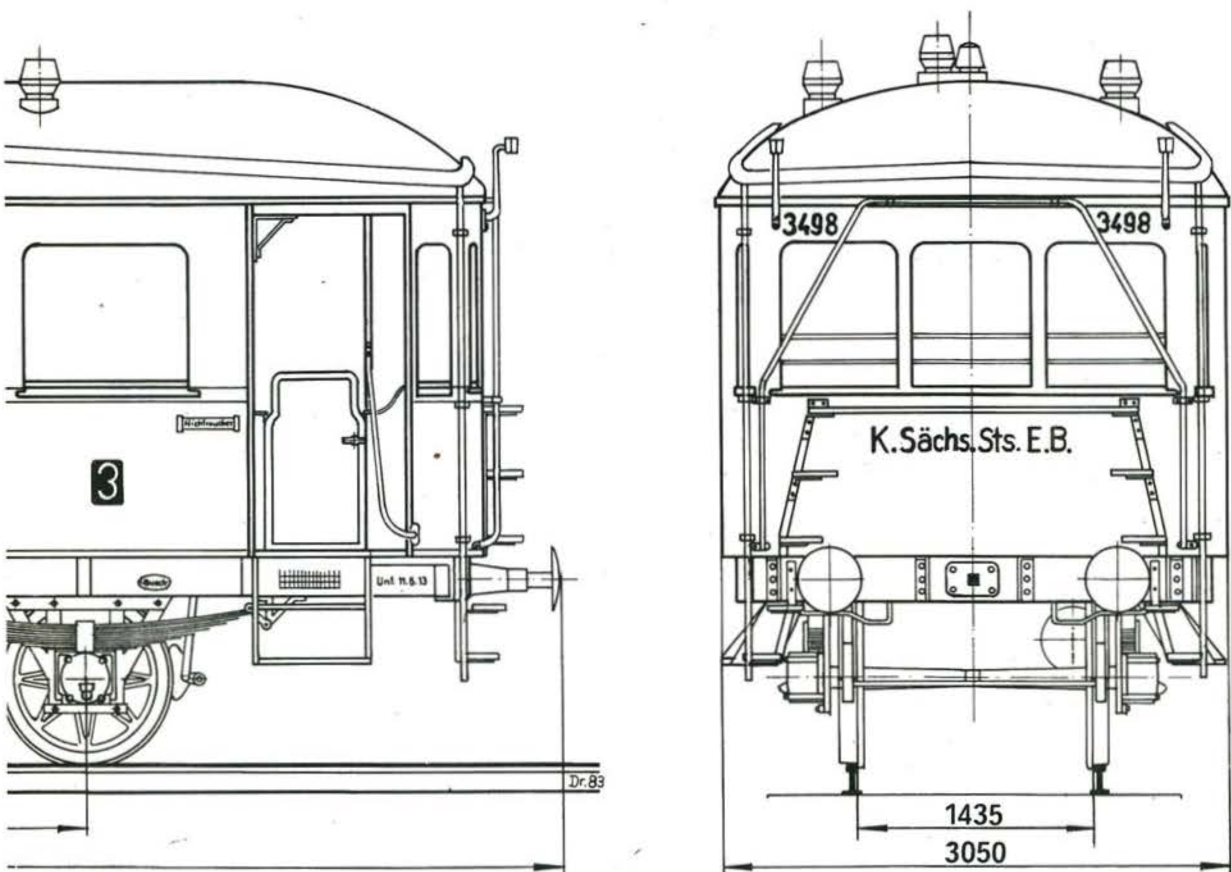


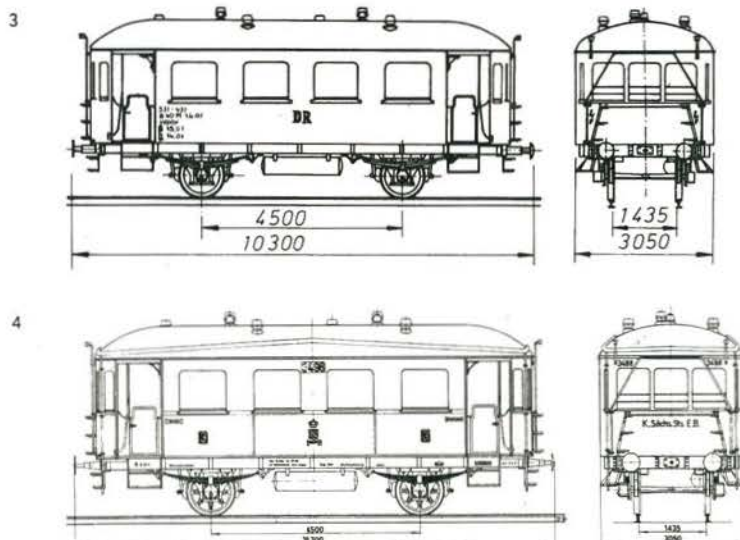




hen. Um das Fahrzeug in dieser Ausführung abbilden zu können, wurde die Reinzeichnung doppelt so groß angefertigt, wie es auf Bild 1 gedruckt wurde (vierfache H0-Größe; Maßstab 1:21,75). Alle Details, insbesondere im Bereich des Fahrgestells, konnten vorbildgetreu dargestellt werden und sind gut zu erkennen. So war es beispielsweise möglich, alle Federlagen des Federpakets zu zeichnen. Aus dieser Zeichnung können Maße einwandfrei abgenommen werden.

Soll nun in einem anderen Fall der Wagen im Maßstab 1:87, Nenngröße H0, abgebildet werden, so müssen bereits bei Anfertigung der Reinzeichnung in doppelter H0-Größe (Maßstab 1:43,5) gewisse Zugeständnisse an die Detaillierung gemacht werden. So brauchen bei Darstellung der Federpakete nur noch



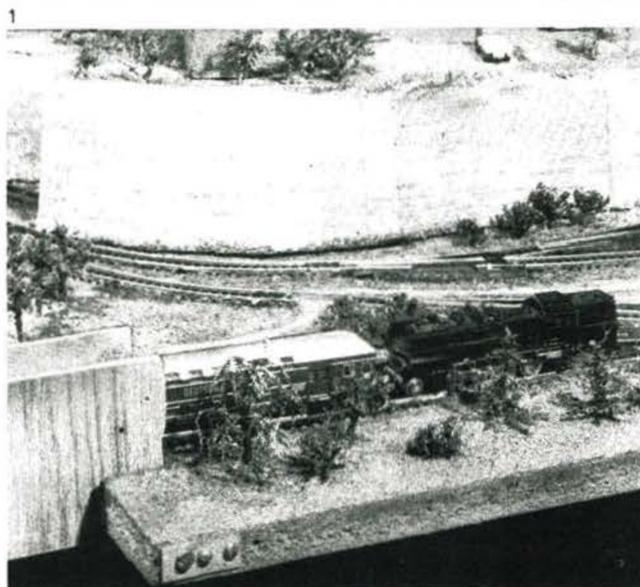


Fahrzeuge schonend verpackt

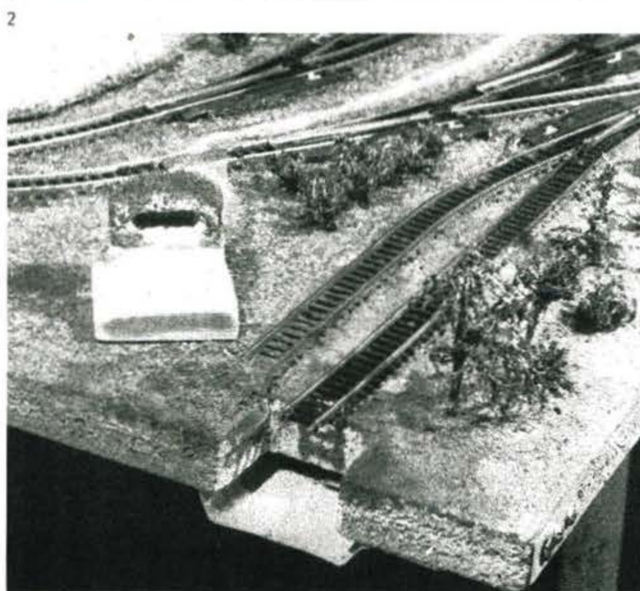
Wer gezwungen ist, seine Modellbahnanlage häufig auf- und abzubauen, kennt den mitunter erheblichen Aufwand für ein schonendes Verpacken der Fahrzeuge. Es sei daher wieder einmal auf den Vorteil der Unterbringung kompletter Züge in Magazinen verwiesen, besonders bei den kleinen Nenngrößen. Die Skizze zeigt den Querschnitt durch ein solches Magazin, das sehr leicht aus einer entsprechenden Leiste als Hauptträger und Streifen von Rollblenden für Gardinen (Hartfaserstreifen mit Dekorfolie beklebt) als Seitenwand zusammengesetzt werden kann. Ggf. sind Deckel einzeln oder für mehrere Magazine gemeinsam anzufertigen. Der Anschluß der Magazine an die Anlage erfolgt an einem Gleisstummel am Anlagenrand (siehe Bilder 1 und 2). Hierzu wird der Gleisabschluß (Prellbock) aus der Anlage sauber ausgesägt. Als Träger dient ein unter der Platte befestigter Blechstreifen. Nun können wahlweise wieder der Prellbock oder das Magazin in den Ausschnitt eingesetzt werden. Das Magazin ist am freien Ende durch einen Ständer zu stützen. Das Gleis im Magazin reicht bis etwa 2 cm vor das offene Ende, das Anlagengleis wird auf passende Länge gebracht. Zur Aufbewahrung mehrerer Triebfahrzeuge in einem Magazin kann das Gleis in einige isolierte Abschnitte unterteilt werden, die von außen einzeln an Spannung gelegt werden können, z. B. über einen Schalter mit vier Schaltstellungen.

H.-H. Merkel, Halle (Saale)

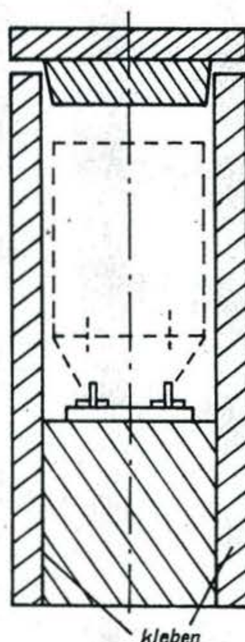
1



2



3



1 Ein ganzer Zug verläßt das Magazin
2 Das „Anschlußgleis" für die Magazine
3 Querschnitt eines Magazines

Fotos und Zeichnung: Verfasser

Fortsetzung von Seite 19

so viele Federlagen gezeichnet werden, wie für eine Verkleinerung um 50 % auf die Nenngröße H0 erforderlich sind, um eine saubere Wiedergabe des Federpaketes zu erreichen. Das Bild 2 zeigt den Windbergaussichtswagen als Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit der Beschriftung, wie sie von 1923 bis 1930 üblich war. Im Vergleich mit dem Bild 1 erkennt man die vorgenommenen Vereinfachungen. Noch drastischer werden diese bei der Darstellung in der Nenngröße N, Maßstab 1:160. Wiederum entsteht die Reinzeichnung in doppelter Größe, d. h. in diesem Fall in doppelter N-Größe (Maßstab 1:80). Jetzt können viele Einzelheiten nur noch durch einfache Linien dargestellt werden, die für das Bild 2 noch als Doppellinien gezeichnet wurden, wie z. B. Griffstangen, die Türstützen, Türeinrahmung u. a. Hier wird die notwendige Vereinfachung vor allem im Bereich des Fahrgestells deutlich! Die Wagenanschriften wurden in die Zeichnung eingetragen. Auch hier erkennt man, daß sie zu groß ausgefallen sind. Würde die Schrift noch kleiner sein, wäre sie sonst bei der Verkleinerung auf den Abbildungsmaßstab unleserlich. In so einem Fall sollte man die Anschriften gut lesbar neben der Zeichnung festhalten und in der Zeichnung nur das Feld angeben, wo die Anschriften zu stehen haben.
Das Bild 3 zeigt den Reisezugwagen mit der Beschriftung der Deutschen Reichsbahn von 1958 bis 1968. Um einmal anschaulich zu zeigen, wie sich die Strichstärken und Details bei starker Verkleinerung verändern, wurde die Reinzeichnung des Bilds 1 (Maßstab 1:21,75) auf die Nenngröße N (Maßstab 1:160) verkleinert. Die abgebildete Darstellung (Bild 4) entspricht 13,6 % der Reinzeichnung! Im Vergleich mit dem Bild 1 erkennt man, daß viele Einzelheiten nicht mehr einwandfrei wiedergegeben werden oder teilweise verschwinden!
Genauso unzweckmäßig ist das Vergrößern einer im Maßstab 1:80 vorliegenden Darstellung etwa auf den Maßstab 1:43,5. Dann fehlen wiederum die „entfeinerten" Details.

Joachim Schrock, Brandenburg

Kunstbauten aus Tunnelportal-Bausätzen für die Nenngröße H0

Die sehr ansprechenden Tunnelportal-Bausätze von Mamos für die Nenngröße H0 und die etwas einfacheren Ausführungen für die Nenngrößen TT und N anderer Hersteller lassen sich gut zum Bau weiterer Kunstbauten verwenden.

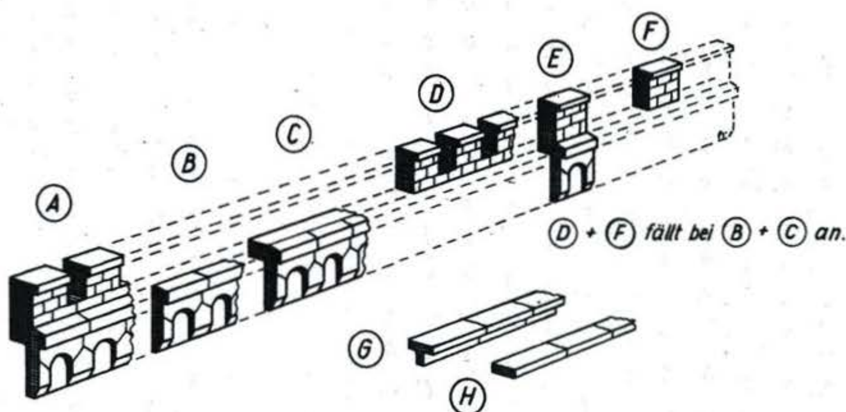
Gewölbte Durchlässe, Wegunterführungen, Gewölbebrücken, Stützmauern mit verschiedenen Nischenformen, Simsen oder Zinnen können mit Hilfe dieser Bausätze freizügig gestaltet und gebaut werden. Das in verschiedensten Varianten verbaute plastische Mauerwerk wirkt gegenüber der Prägepappenmethode bedeutend vorbildgetreuer. Ist der Modellbauer erst einmal davon überzeugt, wird er möglicherweise die schon vorhandenen und mit Prägepappe beklebten Bauten entfernen und aus Plasteteilen neue aufbauen.

An Werkzeug werden eine Laubsäge mit Rundsägeblatt, eine gerade Schruppfeile handlicher Größe, Flachzange und Drahtbürste sowie ein Linial und ein Bleistift benötigt. Zum Absaugen des Säge- und Feilenabriebs von den Bauteilen und von der Arbeitsfläche ist ein Staubsauger zweckmäßig.

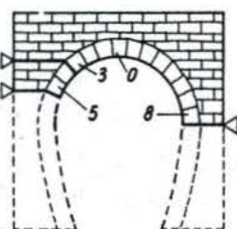
Mit der Zange werden die Mauerplatten entlang den waagerechten Fugen angeritzt und danach abgebrochen. Das senkrechte Trennen erfolgt mit der Laubsäge. Danach sind die Kanten der Mauerteile mit der Feile nachzuarbeiten und zu glätten. Zum Gratentfernen wird die Drahtbürste verwendet.

Die farblichen Unterschiede der einzelnen Bausätze sind zunächst bedeutungslos. Die Teile werden so verwendet, wie sie sich zum Ver- und Bearbeiten anbieten. Die Montage erfordert einen geeigneten Unterbau. Meist ist er durch die Gleistrasse aus Sperrholz o. ä. vorhanden. Daran werden die Plastteile mit wenigen Nägeln bzw. mit Kontaktkleber befestigt. Im letzten Fall ist durch unterklebte Holzleisten die Klebefläche zu vergrößern.

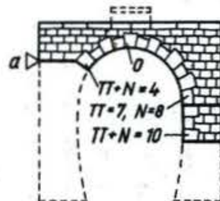
1a



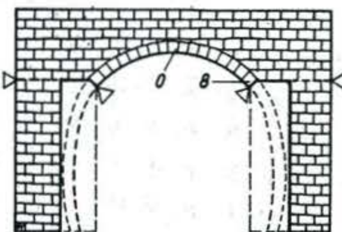
1b



HO-Portal, eingleisig, für Stützmauern mit Nischen.

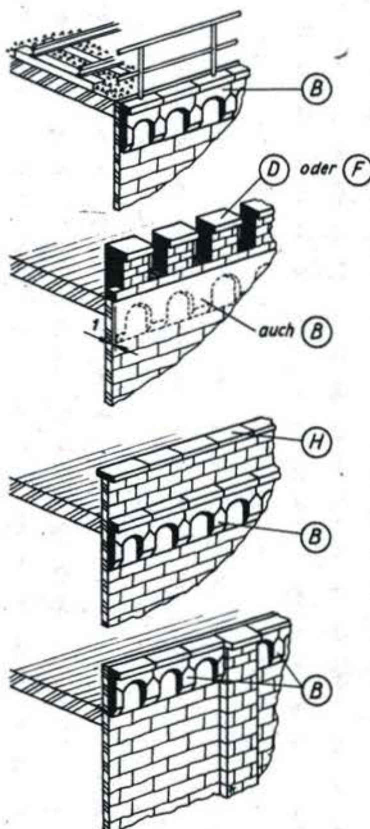


TT- und N-Portale, eingl., für Stützmauern mit Nischen (a, b) u. gewölbte Wegunterführungen (c).

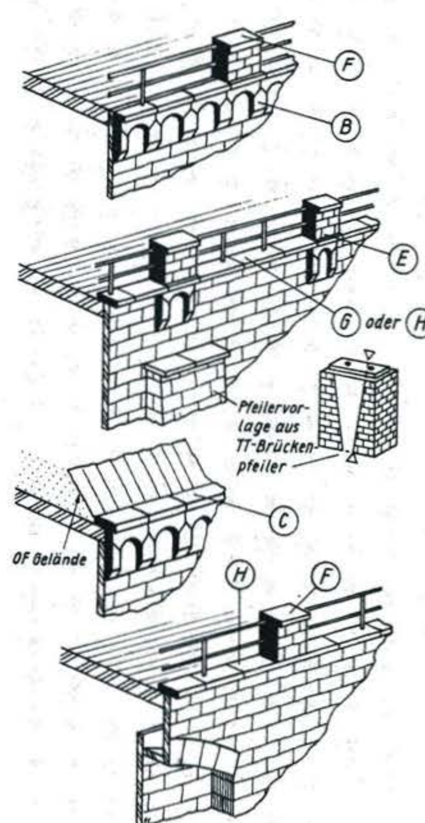


HO-Portal, zweigleisig, für Gewölbebrücken.

2a



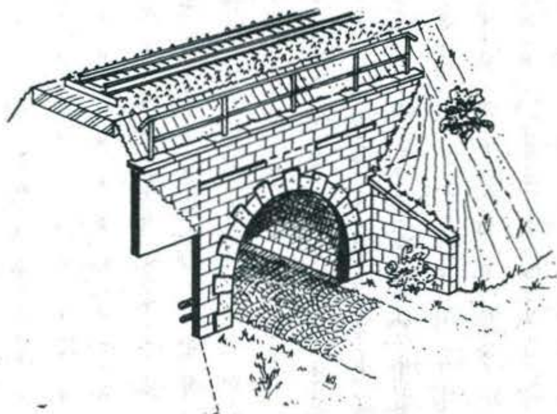
2b



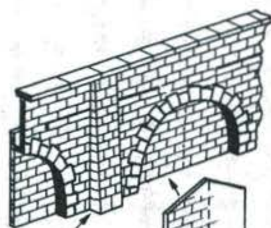
1a und b Grundelemente aus Baukastenteilen
2a und b Beispiele von oberen Mauerabschlüssen

Das Verkleben der Mauerteile untereinander mit Plastekleber erhöht die Stabilität des Bauwerks.
Teile, die im Gleisbogen verbaut werden, sind besonders beim Befestigen mit Kontaktkleber vorsichtig über die Daumen vorzubiegen (Bruchgefahr). Die Simsbänder erhalten Sägeschnitte an der Rückseite. Wird genagelt, müssen die Plasteteile nach dem Anriß Bohrungen von einem Millimeter Durchmesser erhalten. Die nach dem Zusammenbau der zugepaßten Teile vorhandenen Fugen verschwinden durch den nachfolgenden Anstrich mit verdünnter – möglichst grauer oder brauner – Vorstreichfarbe. Anschließendes Betupfen des Bauwerks mit wenig Plakatfarbe im gewünschten Farbton ergibt nach dem Verwischen ein gealtertes Aussehen.
Für die Nenngröße H0 sind durch die gute Ausstattung der Bausätze mit verschiedenen Teilen die besten Voraussetzungen zum Nachbau auch umfangreicher Kunstbauten vorhanden. Da außerdem die Bausätze der kleineren Nenngrößen verbaut werden können, verfügt man über ein reichhaltiges Sortiment. Um ein maßstabgerechtes Aussehen zu erreichen, wozu gleiche Steinabmessungen gehören, sollten für ein Bauwerk nur Teile einer Nenngröße verwendet werden.
Die in Bild 1 bei den Tunnelportalen aufgeführten Möglichkeiten der Lage der Trennschnitte richten sich nach den geeigneten Fugenübergängen unter Berücksichtigung eines vorbildentsprechenden Aussehens. Die Zahlen geben die Anzahl der Steine an, bei denen der Trennschnitt anzusetzen ist. Diese Methode kann auch in der Nenngröße TT mit den entsprechenden H0-Bausätzen angewendet werden. In jedem Fall sind jedoch die Hauptabmessungen der Kunstbauten des Vorbildes, wie Durchfahrhöhen und -breiten einzuhalten (siehe Bände 4 und 10 der im transpress-Verlag erschienenen „Modellbahnbücherei").
Die Zeichnungen 1 bis 5 zeigen verschiedene Möglichkeiten, wie nicht nur Grundelemente aus den Baukastenteilen, sondern auch Einzelheiten sowie komplette Kunstbauten hergestellt werden können. Die Fotos 6 bis 10 vermitteln einen Eindruck von bereits ausgeführten Objekten auf der Heimanlage.

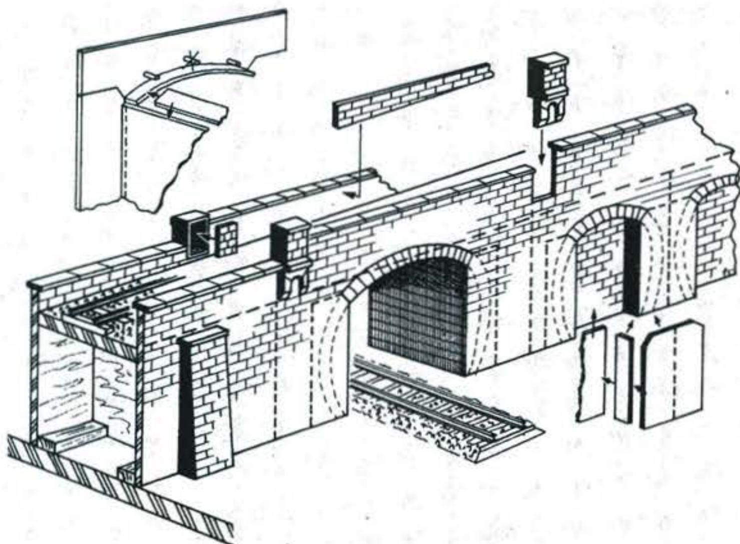
3



4



5

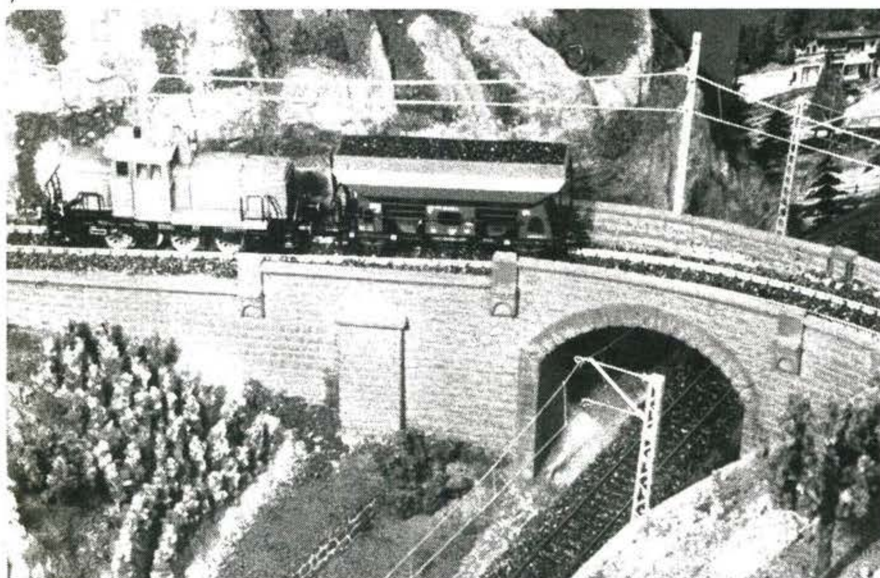


3 Straßen- oder Wegunterführung
4 Stützmauern mit Nischen
5 Gewölbebrücke
6 Stützmauer mit Pfeilervorlagen, Geländer und Durchlaß
7 Brücke mit Kreissegmentgewölbe
8 Stützmauer, einer Gleiskrümmung angepaßt
9 Straßenunterführung
10 Durchbrochener Stützpfeiler mit Kreissegmentgewölbe
Zeichnungen und Fotos: Verfasser

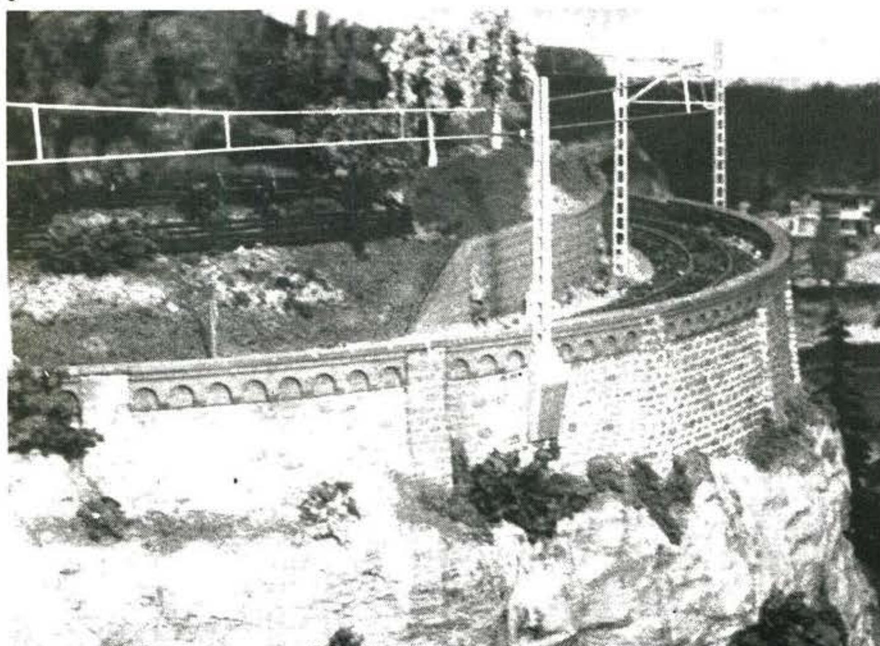
6



7



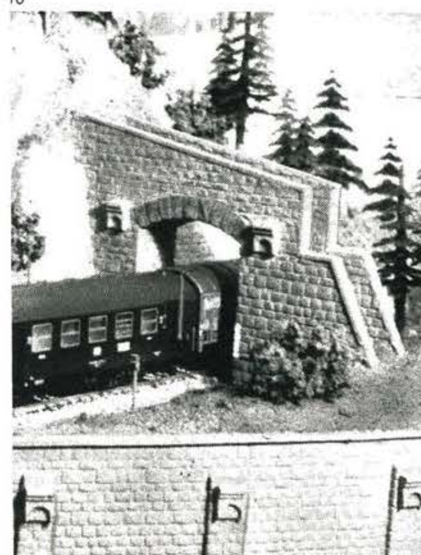
8



9



10



Königskerze, wilder Wein und anderes

Außer Gras und Bäumen gehört noch vieles andere an Vegetation auf eine Anlage. Soviel auch mit Isländisch Moos nachzubilden ist, sollten jedoch zusätzlich weitere Materialien verwendet werden. Dazu gehören neben farbigen (Twist-)Fäden feines Streumaterial, farbige Viskoseflöckchen und Gries!

Mit letzterem läßt sich die Königskerze gut nachbilden, die in der Natur mannshohe Stengel und gelbe Blüten haben. Am Erdboden besitzt diese Pflanze große Blätter, die mit zunehmender Höhe kleiner werden. Im Modell entsteht diese Pflanze folgendermaßen: Ein Stück weißer Zwirn wird mit Holzkaltleim getränkt und anschließend in etwas Grieß gewälzt. Der glattgezogene, getrocknete und mit Grieß behaftete Faden wird gelb gefärbt. Aus ihm entstehen die Königskerzenstengel, indem er in bis zu 20 mm lange Stücke geschnitten wird. Nun ist auf die „Pflanzstelle" ein Kaltleimtropfen zu geben, auf den man zwei bis vier grüne Schaumstoffflocken als Blätter klebt. Ein bis drei verschieden große „Blütenstengel" in die Mitte der Blattrosette gesetzt, und fertig ist die typische Bahndamm-Pflanze! Nach diesem Prinzip läßt sich eine große Zahl von Blumen nachbilden: Einzelne grüne oder braune Twistfäden in Leim getränkt, mit feinem Streumaterial begrünt stellen die Stiele dar. Auf Vorbildlänge (-höhe) geschnitten, erhält jeder Stiel seine farbige Blüte und kann eingepflanzt werden.

Die gleichen Twistfäden dienen, leimgetränkt, zur Nachbildung von Rankenwerk. Mehrere Fäden, zu einem Stamm zusammengedreht, sind die Basis der Pflanze. Dieser Stamm kommt an einer Fassade, Mauer oder Zaun aus der Erde und verzweigt sich in einzelnen Fäden zu einem Rankennetz. Wenn letzteres auf der Unterlage festsitzt, begrünt man es mit einzelnen Schaumstoffflocken, die zuvor jeweils in Leim getaucht worden sind. Verwendet man gelbgrüne, entsteht Weinlaub, bei dunkelgrünen kann es als Efeu gelten. Werden noch rote Flöckchen dazwischen gesetzt, ranken Heckenrosen am Gartenzaun...

Ein Streifen Fliegengaze (10 mm bis 20 mm breit, Maschenweite ca. 1 mm) ergibt die Grundlage für eine Hecke. Um sie später auf der Anlage befestigen zu können, sind kurze Drahtenden durch die Maschen zu schieben. Zu Klammern gebogen, stehen sie auf einer Längsseite ca. 10 mm über. Streicht man den Gazestreifen mit Leim ein und wälzt ihn in Streumaterial, entsteht ein Heckenstreifen. Je nach gewünschter Dicke kann er mehrfach beklebt werden. Steht eine sehr feinmaschige Gaze zur Verfügung und „franst" eine Längsseite aus, bleiben senkrechte Drahtenden stehen. Diese erscheinen, mit feinem Streumaterial begrünt, später als die Ruten einer ungeschnittenen Hecke. Ausgewinterte Abschnitte u. ä. lassen sich ebensogut darstellen, wie blühende Garten-Torbögen. Hier sind der schöpferischen Phantasie keine Grenzen gesetzt.

H.-J. Hildebrandt, Dessau

Dipl.-Ing. Wolfgang List (DMV), Stendal

Anregungen vom Vorbild:

Signal-Veteranen

Bei der ehemaligen Kleinbahn Goldbeck–Werben (Elbe) waren bis zum Zeitpunkt der Betriebseinstellung im September 1971 zwei eigenartige und seltene Signale in Betrieb. Beide standen auf dem Bahnhof Goldbeck und sicherten die niveaugleiche Kreuzung dieser Bahn mit dem Anschlußgleis zur Zuckerfabrik Goldbeck (Bild 1). Gemäß dem Signalbuch der DR handelte es sich um zwei Sh 2 b-Signale. Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) nannte man sie „Deckungsscheiben Signal Ve 1", und bei der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) sowie den privaten Kleinbahnen waren sie unter dem Begriff „Haltescheiben 6 b" bekannt.

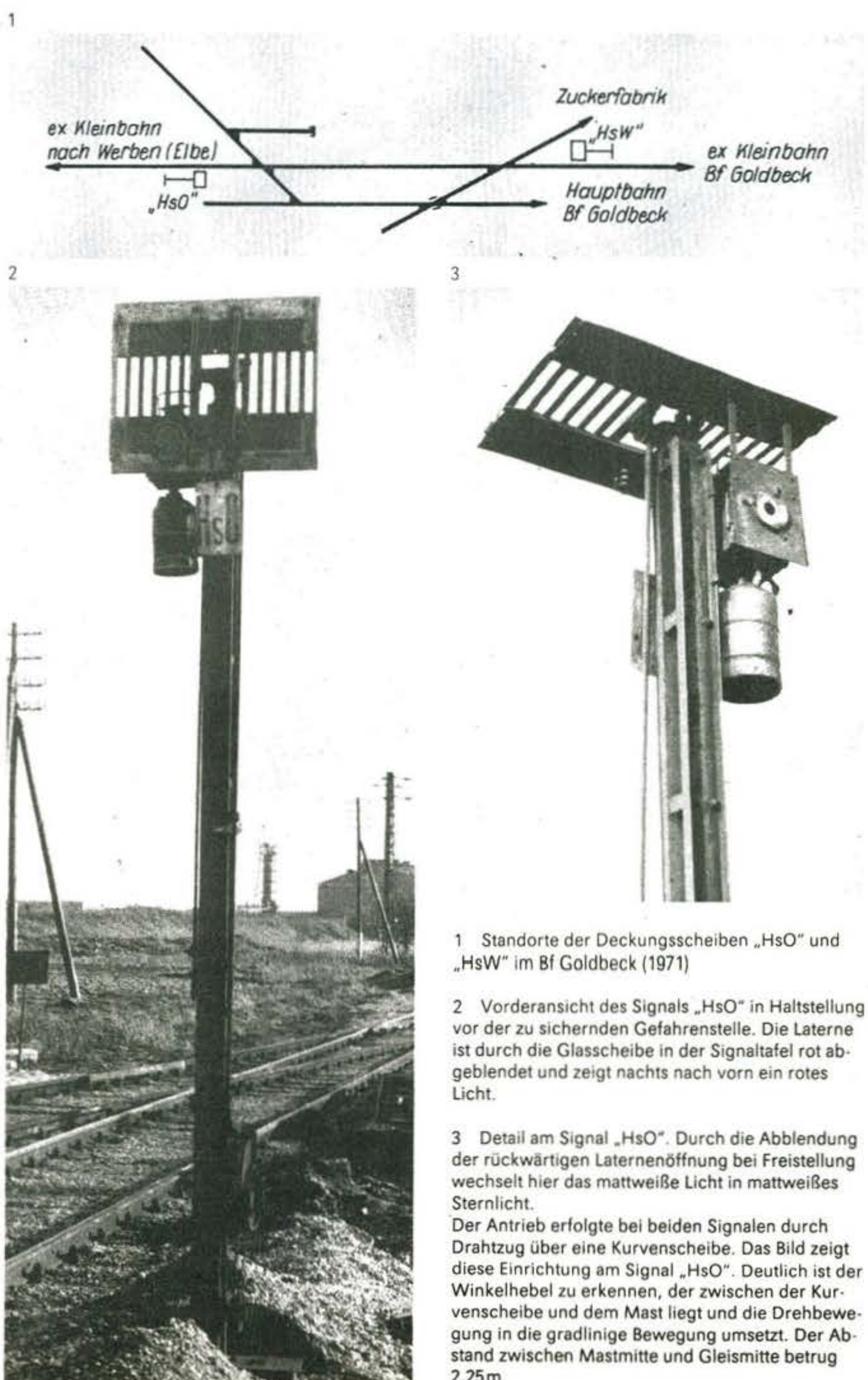
Ein Blick auf die Bilder läßt erkennen, daß die Signale in der Funktionsweise den Formvorsignalen ähnelten. Auch sie wurden von der vertikalen in die horizontale Lage geklappt.

Die Hauptbaugruppen sind der Mast mit Antriebsmechanismus und die Signaltafel sowie Signallaterne.

Der Mast mit dem Antriebsmechanismus glich dem der Formvorsignale. Das traf auch auf den mechanischen Teil zum Bewegen der Signalscheibe sowie zum Aufziehen der Laterne zu. Vom Stellwerk aus mit Drahtzügen fernbedient, übertrug eine Kurvenscheibe die Drehbewegung über ein Gestängesystem auf die Schwenkachse der Signaltafeln. Es gab durchbrochene und geschlossene Signaltafeln. In Goldbeck waren zufällig beide Varianten vorhanden!

Der Abstand zwischen Schienenoberkante und Tafelmitte betrug vier Meter. In der Haltstellung zeigte sich eine 900 mm × 700 mm große Tafel als weißumrandete rote Scheibe. Das Goldbecker Signal „HsO" hatte in der durchbrochenen Tafel links unten eine kreisrunde Öffnung, hinter der eine Laterne hing. Diese Öffnung war durch eine rote Glasscheibe in der Tafel abgeblendet. Beim anderen Signal („HsW") befand sich die Laterne rechts unterhalb der Scheibe. Hier diente eine schwenkbare Blende dem Lichtwechsel. In der Haltstellung war demzufolge nachts ein rotes Licht sichtbar. In der Freistellung lag die Scheibe horizontal, und bei „HsO" war damit zugleich die rote Blende von der Laterne weggeklappt. Bei „HsW" geschah das über eine Hebelkupplung, die die Lampenblende nach unten wegschwenkte. Die Laternen zeigten dadurch in der Dunkelheit nach vorn jeweils ein volles weißes Licht. Die rückwärtige Laternenöffnung war bei HsO in der Haltestellung als mattweißes Licht nicht abgedeckt. Bei der Freistellung erfolgte jedoch ein Abblenden, so daß dann ein mattweißes Sternlicht sichtbar wurde. Diese Blende befand sich an der Oberkante der Signaltafel.

Die Deckungsscheibe galt laut Signalbuch für Zug- und auch für Rangierfahrten. Als ortsfestes Signal wurde sie dann angewandt, wenn kein Hauptsignal für die Deckung vorgeschrieben war, z. B. vor Hub- oder Drehbrücken, bei Gleisverschlingungen oder auch vor Gleisüberschneidungen (wie im Bahn-



1 Standorte der Deckungsscheiben „HsO" und „HsW" im Bf Goldbeck (1971)

2 Vorderansicht des Signals „HsO" in Haltstellung vor der zu sichernden Gefahrenstelle. Die Laterne ist durch die Glasscheibe in der Signaltafel rot abgeblendet und zeigt nachts nach vorn ein rotes Licht.

3 Detail am Signal „HsO". Durch die Abblendung der rückwärtigen Laternenöffnung bei Freistellung wechselt hier das mattweiße Licht in mattweißes Sternlicht.
Der Antrieb erfolgte bei beiden Signalen durch Drahtzug über eine Kurvenscheibe. Das Bild zeigt diese Einrichtung am Signal „HsO". Deutlich ist der Winkelhebel zu erkennen, der zwischen der Kurvenscheibe und dem Mast liegt und die Drehbewegung in die gradlinige Bewegung umsetzt. Der Abstand zwischen Mastmitte und Gleismitte betrug 2,25 m.

4 Das Signal „HsW", die zweite Variante der Dekkungsscheibe.

5 Antriebsdetails im oberen Bereich des Signals „HsW".

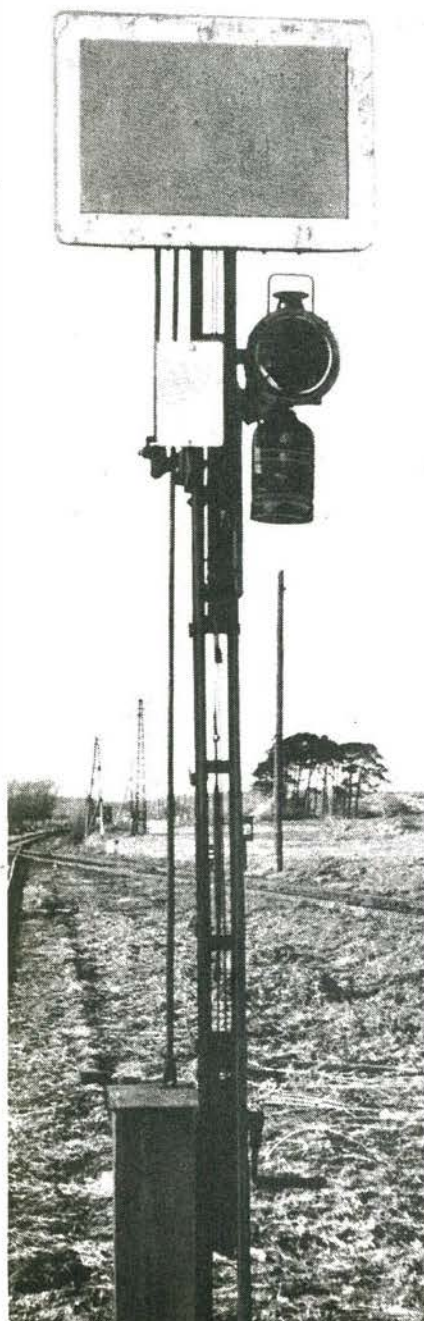
6 Der Antrieb erfolgte bei beiden Signalen durch Drahtzug über eine Kurvenscheibe.
Das Bild zeigt diese Einrichtung am Signal „HsO". Deutlich ist der Winkelhebel zu erkennen, der zwischen der Kurvenscheibe und dem Mast liegt und die Drehbewegung in die gradlinige Bewegung umsetzt.
Der Abstand zwischen Mastmitte und Gleismitte betrug 2,25 m.

Zeichnung und Fotos: Verfasser

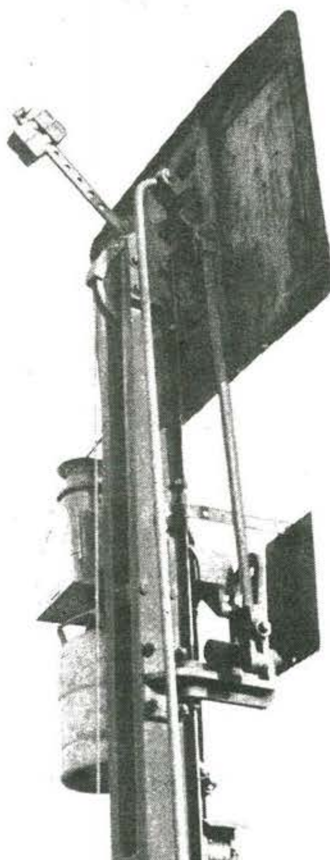
hof Goldbeck), also allgemein vor Gefahrenpunkten. Auf Hauptstrecken aufgestellt, mußte sie durch das Signal Sh 3 b (Deckungsvorscheibe) im Bremswegabstand angekündigt werden. Das war eine runde gelbe Scheibe mit schwarz-weißem Rand (ähnlich wie ein Formvorsignal) an einem Mast ohne weitere Kennzeichen. In Warnstellung war die Scheibe voll sichtbar, in Freistellung jedoch nach oben geklappt. Dieses Signal zeigte nachts in Warnstellung zwei nach rechts steigende gelbe Lichter, in Freistellung dagegen zwei weiße.

Soviel zur Darstellung der Signalbilder. Im Bahnhof Goldbeck mußte die Dekkungsscheibe bei den Zugfahrten der Kleinbahn entsprechend der Fahrtrichtung jeweils auf Freistellung gebracht werden, wenn die Kleinbahnzüge die Kreuzung passieren durften.
Abschließend erhebt sich die Frage nach weiteren bekannten Standorten derart seltener Signale. In der Altmark waren solche Anlagen auch in Beetzendorf vorhanden. Die Signale in Goldbeck und Beetzendorf sind inzwischen längst abgebaut und verschrottet worden.

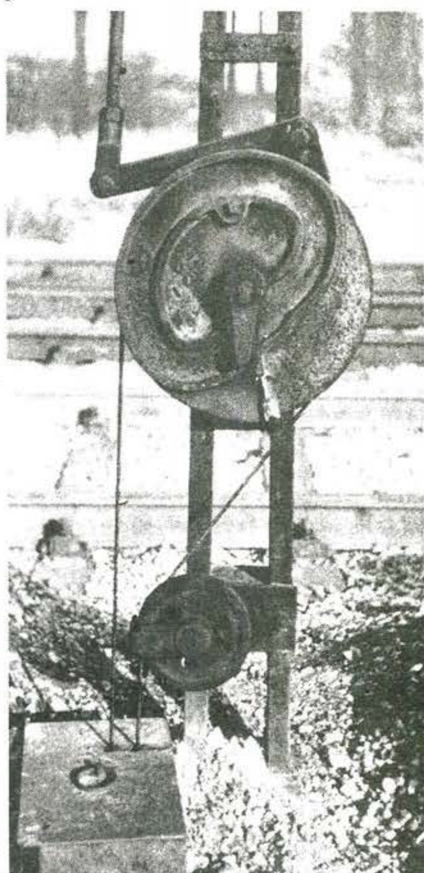
4



5



6



In eigener Sache

Wir bitten unsere Leser bei Einsendung von Briefen, Manuskripten und Fotos die genaue Anschrift gut lesbar sowie vorhandene Bankverbindungen anzugeben.
Manuskripte sollten nach Möglichkeit in doppelter Ausfertigung eingesandt werden.
Ihre Redaktion „modelleisenbahner"

Vorschau

Im Heft 3/84
bringen wir u. a.:

Die ältesten Spezial-Güterwagen der DR;
Die Straßenbahn in Nordhausen;
Ehemalige Rübenbahnen in Mittelböhmen;
Das gute Beispiel;
Bauanleitung für Rollwagen.

Dieter Jannasch (DMV), Dresden

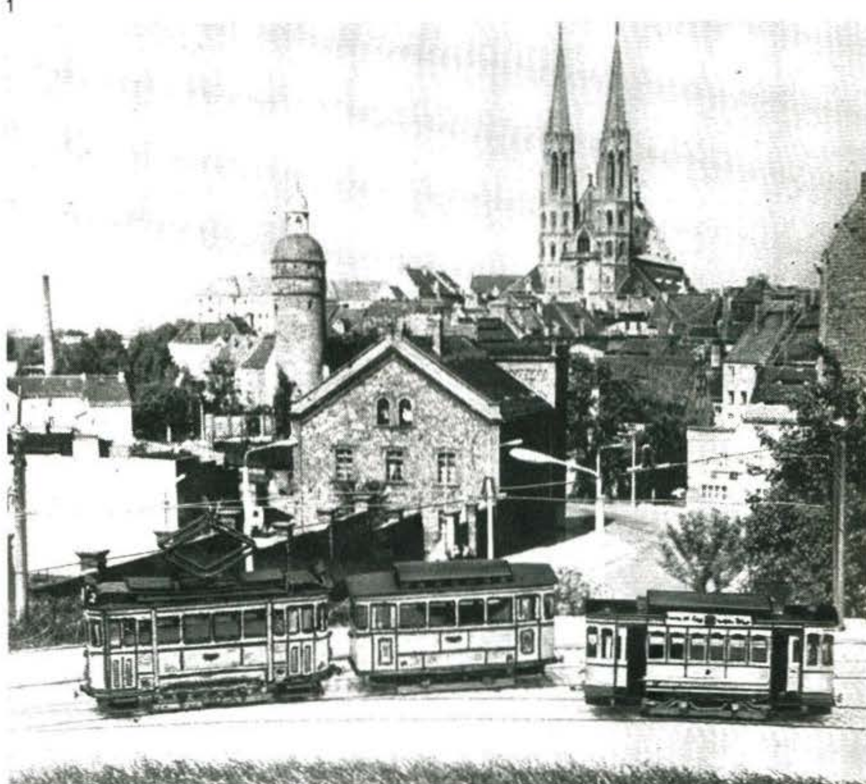
Straßenbahnen als Minimuseum?

Wie bereits in den Ausgaben 2/70 und 9/80 unserer Zeitschrift berichtet, stellt meine Anlage ein Anschauungsmodell einer mittleren Stadt dar. Bestimmte Gebäude sind nach bekannten Vorbildern unserer Städte in der DDR gestaltet. Der Kernpunkt ist jedoch die Straßenbahn im Maßstab 1:240. Die Wagen haben keinen Antrieb, sie sind ebenfalls nur Anschauungsmodelle. Während die ursprünglich hergestellten Bahnen in ihrer Gestaltung mehr oder weniger der Phantasie entstammen, stand in den letzten Jahren mehr und mehr die Vorbildtreue oder zumindest ein wirklichkeitsnaher Nachbau unter Beachtung des relativ kleinen Maßstabs im Mittelpunkt.

So sehr auch die Typenvielfalt beim Vorbild in den einzelnen Verkehrsbetrieben zu Problemen der verschiedensten Art führte, so interessant war und ist das bunte Bild für den Hobby-Straßenbahner. Neben allgemein bekannten Straßenbahntypen aus jüngster Vergangenheit und Gegenwart wie z. B. Hechtwagen in Dresden, die Leipziger Mitteleinstiegwagen oder die bekannten Tatrafahrzeuge aus der ČSSR gibt es in meiner Modellstadt auch Straßenbahnen längst vergangener Tage, wie z. B. die der Städte Freiberg, Meißen oder Weimar. Damit habe ich mir eigentlich eine Art Mini-Museum geschaffen, das einen Teil der relativ großen Palette an Typen und Baureihen der Straßenbahnen unserer Städte im Modell widerspiegelt.

Die Vielseitigkeit der Modelle – gegenwärtig sind es 250 Stück – zeigt aber auch, daß es durchaus möglich ist, einmal einen nicht alltäglichen Weg beim Hobby „Straßenbahn" zu gehen.

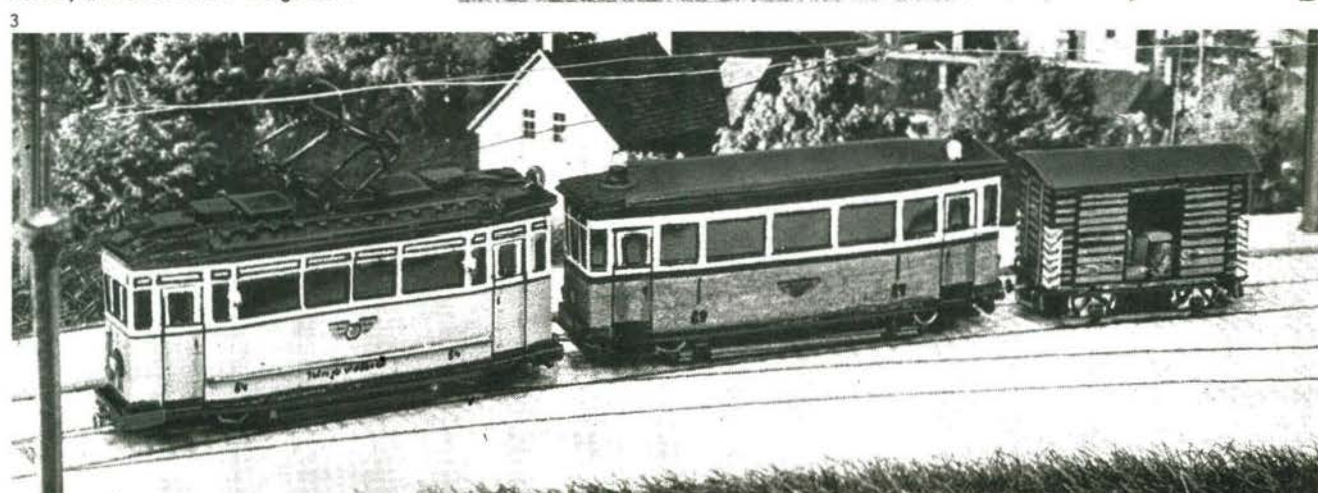
1



2



3



1 Wagen der Görlitzer Straßenbahn vor der Kulisse der Altstadt mit Tw 23, Bw 68 und Bw 58.

2 Kirnitzschtalbahn Bad Schandau, Tw 3, Bw 16 und Bw 15 (Diorama).

3 Zug der Thüringer Waldbahn in Friedrichroda, Tw 58, Tw 54, Bw 89 und Bw 101.

4 Tw 1619, Tw 761 und Tw 1802 (kleiner Hecht) am Dredner Rathaus. Mit Hilfe entsprechender Bildvorlagen wurden verschiedene Dioramen gestaltet. So kommt durchaus ein Straßenbahnmilieu zustande, das beim Vorbild schon lange Historie ist ...

5 Blick auf den Verkehrsknotenpunkt der Modellstadt Burgheim. Links unten im Bild: Betriebshof Weststadt mit Wagen der Kirnitzschtalbahn Bad Schandau sowie mit Fahrzeugen der Städte Görlitz und Dresden. Untere Bildmitte: Mitteleinstiegwagen Leipzig und Zweierzug Karl-Marx-Stadt. Links in der Kurve: Wumag-Tw Görlitz und ein Triebwagen aus Schöneiche. Das Grundmaterial zum Nachbau dieser Modellstraßenbahnen sind ausgediente EDV-Lochkarten. Die vorgestanzten Felder werden entsprechend gekennzeichnet, so daß daraus dann das Grundgerippe des jeweiligen Fahrzeuges entsteht. Aus einer Lochkarte kann man mitunter fünf Wagenkästen bauen.

Fotos: H. Strelow, Dresden

4



5

anlage

Wolfgang Bahnert (DMV), Leipzig

ČSD-Schmalspurbahn als $H0_e$-Modell

Daß Schmalspurbahnen nicht nur bei uns mehr und mehr auch im Modell dargestellt werden, zeigt die von Marian Polakovič aus Ústi nad Labem in der ČSSR gebaute $H0_e$-Heimanlage. Auf einer Fläche von 600 mm × 2800 mm baute er Motive von der südböhmischen Schmalspurbahn Jindřichův Hradec–Nova Bystřice nach.

Den Mittelpunkt der Anlage bildet der Kreuzungsbahnhof Kamenice. Das Empfangsgebäude entstand aus dem Mamos-Bausatz für den Bahnhof Radeburg. Das Vorbild der Lokeinsatzstelle mit dem einständigen Schuppen befindet sich in Cierny Vah und gehört zur dortigen Waldeisenbahn. Bekohlungsanlage und Wasserkran sind Eigenbauten aus Restteilen von Baukästen.

Vom Bahnhof Kamenice führt die Strecke nach links im Bogen zu einem Endbahnhof am hinteren Plattenrand.

1 Zugverkehr im Bahnhof Kamenice auf der $H0_e$-Heimanlage unseres Lesers Marian Polakovič aus Ústi n. L.

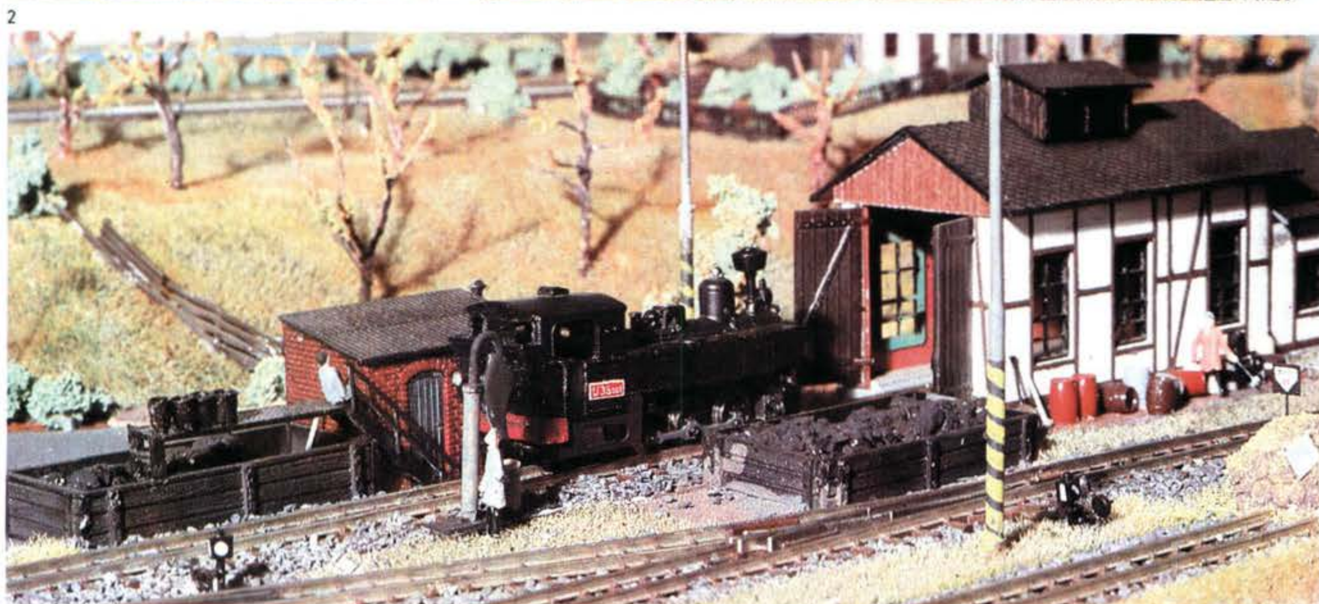
2 Die Lokeinsatzstelle in Kamenice. Im Schuppen kann nur eine Maschine untergestellt werden.

Zeichnung und Fotos: Verfasser

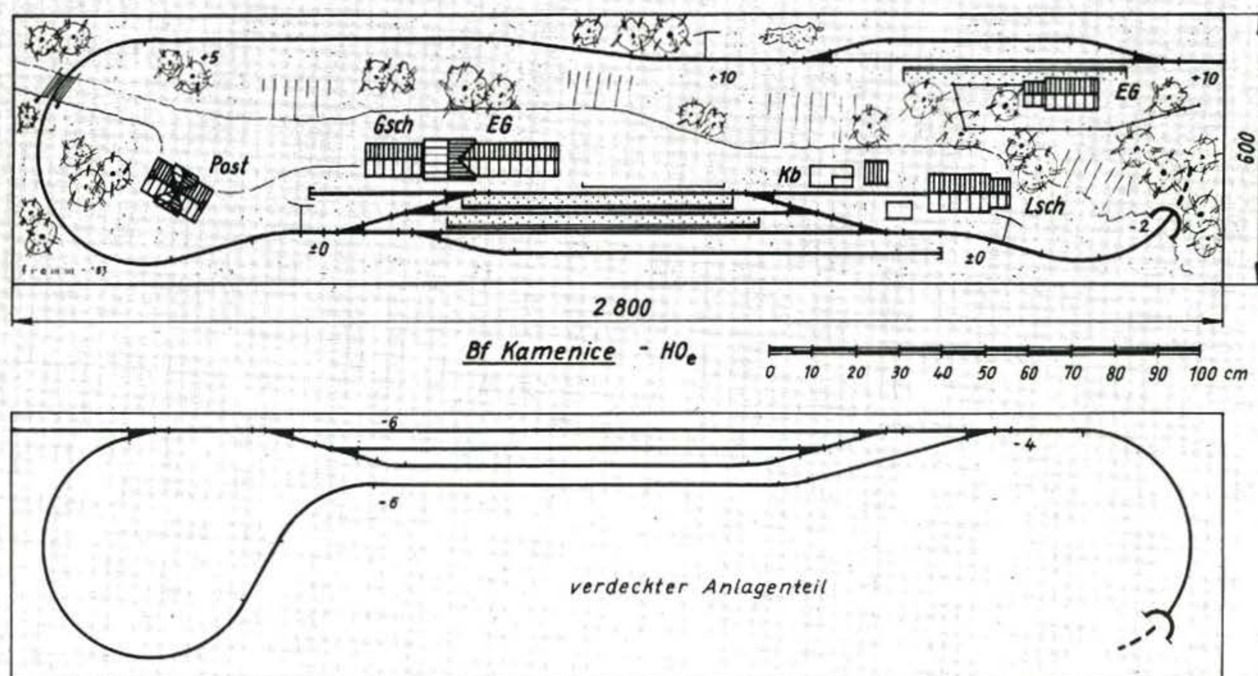
1



2



Ist die vorgesehene Erweiterung der Anlage abgeschlossen, wird dieser Bahnhof als Haltepunkt umfunktioniert. In der Gegenrichtung verschwindet die Strecke kurz nach Verlassen des Bahnhofes im Tunnel. Hierin sind eine Kehrschleife und ein Abstellbahnhof vorhanden.
Das Empfangsgebäude des oberen Bahnhofs ist ein frisiertes Bahnwärterhaus aus einem Mamos-Bausatz.
Bei dem verwendeten Gleis- und Weichenmaterial handelt es sich um Erzeugnisse von „technomodell".
Gegenwärtig sind vier Triebfahrzeuge vorhanden. Die Dampfloks U 37001 und 38001 entstanden durch Umbau aus Liliput-Fahrzeugen. Das Oberteil des Triebwagens M 11.0 wurde in Zeichenkartonbauweise hergestellt und auf einem umgebauten PIKO-Fahrgestell befestigt. Der außerdem noch vorhandene Triebwagen M 21 ist auf gleiche Art und Weise hergestellt worden.
Die Wagen sind zum Teil Umbauten aus Liliput- und technomodell-Fahrzeugen entstanden, aber auch Eigenbauten aus Zeichenkarton und Blech.
Später sollen Diesellokomotiven der ČSD-Baureihe TU 47.0, die Dampflokomotiven U 58001 (ex DR 99702) sowie die sächsischen Gattungen I K und IV K und der VT 137322, die alle in eigener Werkstatt entstehen werden, den vorhandenen Fahrzeugpark ergänzen, um auf neuen Anlagenteilen den Grenzbetrieb der früheren Schmalspurbahn von Frydlant über Heřmanice nach Zittau darzustellen.



Farbige Zierstreifen an Modellbahnfahrzeugen

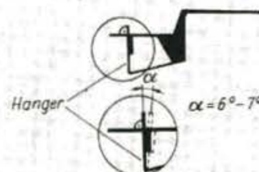
Welcher Modellbahnbastler stand nicht schon vor dem Problem schmale Zierstreifen beispielsweise an Triebwagen und deren Steuer- oder Beiwagen anzubringen.
Die Methode des Abdeckens vor dem Farbauftrag führt schon bei der Nenngröße H0 zu meist unbefriedigenden Ergebnissen, denn beim Entfernen der Abdeckstreifen reißen mit ziemlicher Sicherheit Teile des eingefärbten Streifens wieder heraus. Eine linealgerade Kante, die für eine gute optische Wirkung des Modells von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist, wird dann nicht erreicht.
Es gibt aber eine relativ einfache Methode zur Erzielung gerader und scharfkantiger Streifen mit Hilfe von selbstklebender Plastfolie (Prenaband o. ä.). Ein Streifen genügender Länge dieser Folie wird auf eine Unterlage aus Glas oder Plast geklebt und, sofern die Folie nicht schon die benötigte Farbe hat, entsprechend lackiert. Nach genügender Trokken- und Härtezeit können nun unter Verwendung eines dünnen Stahllineals mit einer Rasierklinge beliebig schmale Streifen aus der Folie ausgeschnitten werden.
Unmittelbar vor dem Übertragen auf das Modell hebt man die Streifen mit einer Pinzette von der Unterlage ab, legt ein Ende an das Modell und bringt erst dann den Streifen durch Hinabsenken der Pinzette am Modell zum Haften. Wichtig ist dabei ein straffes Halten des jeweiligen Streifens!

L. Nickel, Berlin

Noch einmal: TT-Kupplung

Ich möchte den TT-Freunden einen Vorschlag zur Verbesserung der neuen TT-Kupplung unterbreiten, durch die das mitunter auftretende ungewollte Entkuppeln vermieden wird. Die Veränderung der Kupplungen ist denkbar einfach und schnell zu bewerkstelligen. Benötigt wird lediglich eine kleine Flachzange, mit der man den Kuppelrahmen am beweglichen Teil der Kupplung um etwa 6 bis 7° in Richtung Pufferbohle biegt. Nach dem Prüfen des einwandfreien Kuppelns ist die Arbeit schon getan!

R. Brauner, Berlin



Dipl-Ing. Päd. Claus Dahl (DMV), Burg b. Magdeburg

Ein Modellbahn-Gleisbildstellpult entsteht

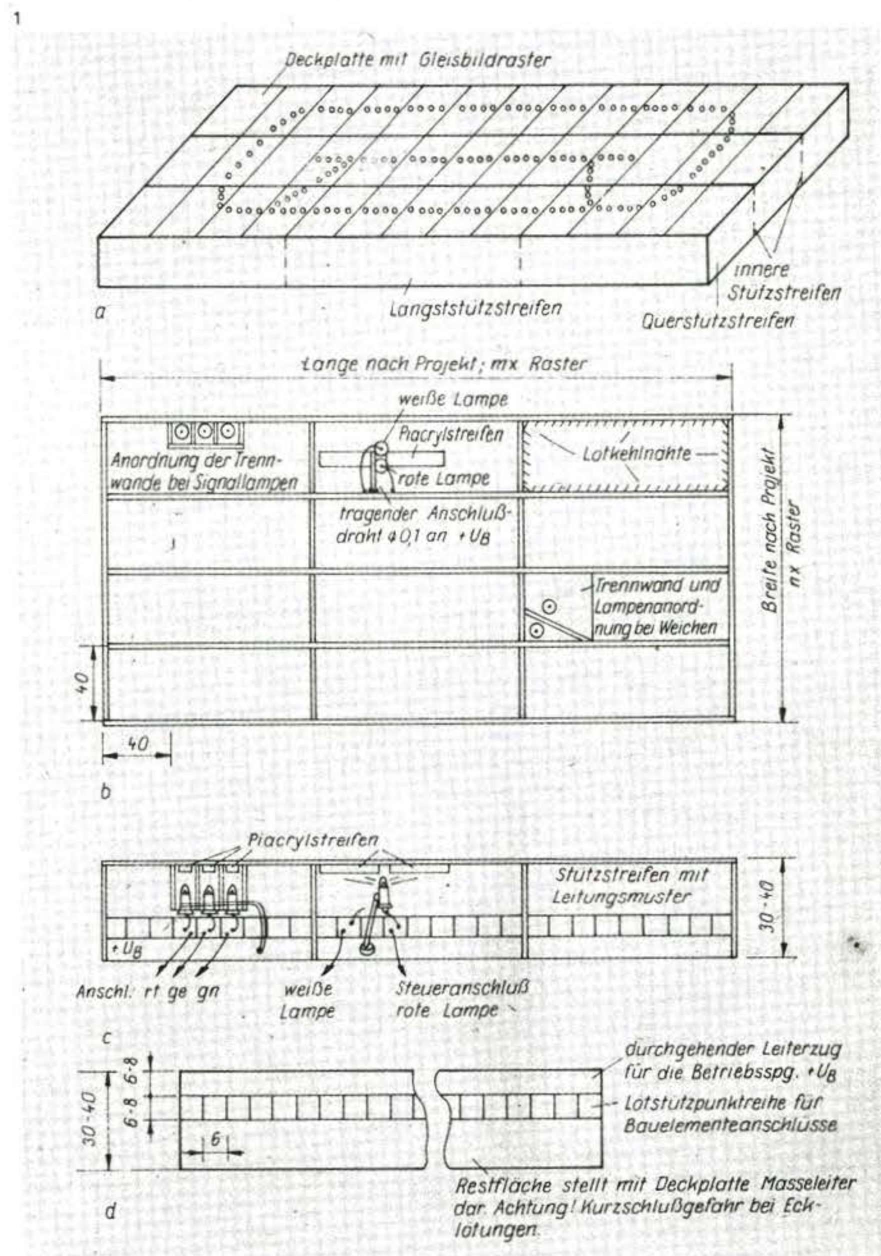
Ein Gleisbildstellpult (GSP) ist das zentrale Steuerpult der Modellbahnanlage. In ihm sind Steuer- und Anzeigefunktionen konzentriert. Aufgrund der vielfältigen Modellbahnanlagen können hier nur Ausführungsvorschläge zum Bau von Modellbahn-Gleisbildstellpulten unterbreitet werden, die Basis für eine weitgehend einheitliche Gestaltung darstellen. Der auf die Anlage zugeschnittene Entwurf sowie die konkrete Ausführung müssen natürlich jedem Modelleisenbahner selbst überlassen werden.

Mechanischer Aufbau

Für den mechanischen Aufbau des GSP eignet sich als Werkstoff besonders gut einseitig kupferbeschichtetes Hartpapier, also der Leiterplattenwerkstoff. Es ist leicht zu bearbeiten und kann durch Zusammenlöten einfach montiert werden. Durch hochkant eingelötete Längs- und Querstützstreifen entsteht eine Waben-Kasten-Bauform, die auch bei größeren Pultplatten eine vollständig ausreichende Stabilität erreicht. Gegebenenfalls muß der GSP-Kasten mit Winkelstahlrahmen am Rand und in der Mitte abgestützt werden. Die Stützstreifen bekommen ein in Ritztechnik angefertigtes Leitungsmuster und tragen so nicht nur zur Stabilität, sondern auch zur einfachen Gestaltung der elektrischen Verdrahtung bei. Die Kupferschicht hat noch einen weiteren Vorteil, sie ist lichtundurchlässig. So kann das Licht der Kontroll- und Anzeigelampen nur an den vorgesehenen Stellen des GSP durchtreten. **Bild 1** zeigt schematisch die Ausführung und den Aufbau des GSP.

Entwicklung des Gleisbildes

Die Darstellung des Gleisbildes ist eine Hauptfunktion des Gleisbildstellpults. Im Gegensatz zum Vorbild wird der Aufbau des Gleisbildes nicht mit einzelnen Gleisbildelementen vorgenommen, sondern als Gesamtheit hergestellt. Der Gedanke, Gleisbildelemente zu verwenden, bleibt aber trotzdem erhalten, da sie als Einteilungshilfsmittel des Gleisbildes benutzt werden. Bewährt hat sich ein Rastermaß von 40 mm × 40 mm, da auf diese Weise Anzeige- und Steuerfunktionen unter Verwendung entsprechender Bauelemente in einem Element kombiniert werden können. Die Darstellung der Gleisbilder erfolgt durch Lochreihen (Ø 3 mm), die sich wesentlich einfacher herstellen lassen als die beim Vorbild verwendete Streifenform. Die Lochreihen werden mit 5 bis 8 mm starken, an der Oberfläche mattierten Piacrylstreifen (Plexiglas) hinterlegt. Ordnet man dahinter Glühlampen an, so leuchtet die Punktreihe als Streifen in der Farbe der Glühlampe auf, z. B. weiß bei unbesetztem und rot bei besetztem Gleis. Die Anordnung der Lampen ist im **Bild 1** zu erkennen. Dem Gleisstück zugeordnete Signalkontroll- und andere Anzeigelampen können als Einzelpunkte neben die Lochreihe gesetzt werden. Da aber in diesem Fall Lampen verschiedener Farbe dicht nebeneinander angeordnet sind, durchmischt sich ihr Licht, und es



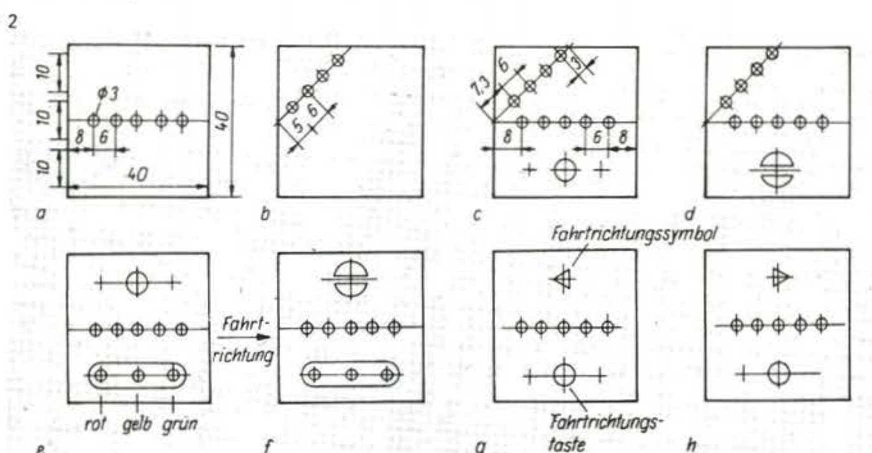
1 Aufbauprinzip des Modellbahn-Gleisbildstellpultes (unmaßstäblich)
a) Kastenförmiger Aufbau und Ansicht des Gleisbildstellpultes
b) Unteransicht des GSP mit Beispielen
c) Vorderansicht des GSP. Die Vorderwand wurde weggelassen.
d) Leistungsmuster für Stützstreifen

kommt zu nicht eindeutigen Anzeigen. Um dies zu vermeiden, werden aus dem Werkstoff kleine Trennwände angefertigt und zwischen den Lampen in das Pult eingelötet.

Darstellungsbeispiele

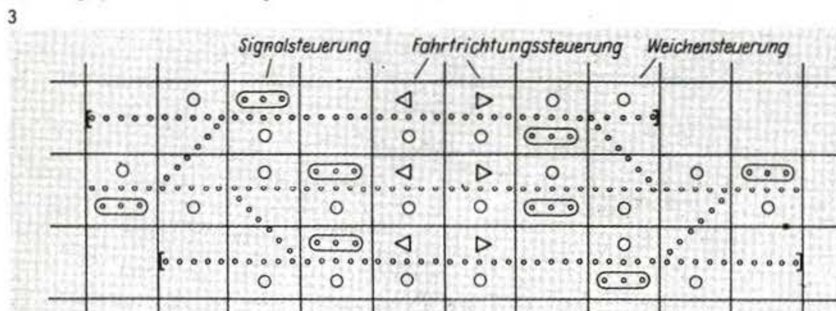
Das Gleisbildelementeraster erlaubt von den Abmessungen her eine dreistreifige Funktionsstruktur mit drei Streifen von je 10 mm Breite und vier Rand- bzw. Zwischenstreifen von je 2,5 mm Breite. Letztere dienen dem Anbringen von Stütz- und Tennwänden. Diese Struktur erlaubt, in jedem Gleisbildelement drei Funktionen unterzubringen. Im mittleren Streifen wird immer das jeweilige Gleisbild angezeigt, wozu bei Weichen auch ein äußerer verwendet wird. Ist ein äußerer Streifen frei, so kann in ihm eine zusätzliche Anzeige- oder Steuerfunktion eingebaut werden. In einem Gleisbildelement können also außer dem Gleisbild bis zu zwei weitere Funktionen realisiert werden, meistens eine Steuerfunktion und die zugehörige Anzeige. In **Bild 2** sind einige Beispiele zur Darstellung von Gleisbildern, Steuer- und Anzeigefunktionen veranschaulicht.

2



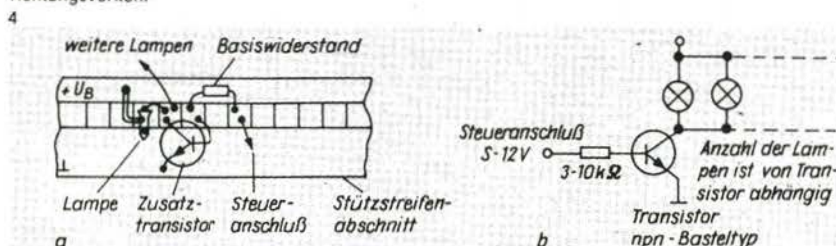
2 Gleisbildelemente (Maßstab 1:2)
a) gerader Gleisabschnitt (fünf Löcher)
b) Viertelkreisbogen (vier Löcher)
c) Linksweiche mit Steuertaste (Rechtsweiche, symmetrisch dazugehörend)
d) wie c) jedoch mit Sensortaste, die aus einer Ms-Scheibe (Ø 10 mm, 1 mm dick) angefertigt und aufgeklebt wird. Die Anschlüsse werden nach unten isoliert geführt.
e) Gleisabschnitt mit Signalkontrollampen und Signaltaste.
f) wie e), jedoch mit Sensortaste
g) Gleisbildelement mit Fahrtrichtungskontrollampe und -taste; Fahrtrichtung links
h) wie g), jedoch Fahrtrichtung rechts

3



3 Beispiel eines Bahnhofs an eingleisiger Strecke mit Überholungsgleisen; in allen Gleisen besteht Zweirichtungsverkehr

4



4 Zusatztransistor als Lampenverstärker im Gleisbildstellpult (GSP)
a) Anordnung im GSP b) Schaltung

Bild 2a stellt einen geraden Gleisabschnitt, **Bild 2b** einen Viertelkreisbogen dar. **Bild 2c** zeigt eine Weiche mit Steuertaste. Die Taste besitzt eine kleine Bauform, wie sie im Amateurelektronikhandel erhältlich ist. Man kann auch elektronische Sensortasten verwenden. Auf **Bild 2d** ist das Gleisbildelement einer Linksweiche mit Sensortaste zu sehen. Doppelte Kreuzungsweichen werden aus zwei entgegengesetzt aneinander gereihten Weichen gebildet. Kreuzungen unterscheiden sich von doppelten Kreuzungsweichen nur dadurch, daß sie in allen Feldern ständig beleuchtet sind. **Bild 2e** symbolisiert einen Gleisabschnitt mit Signalkontrolllampen und -taste, **Bild 2f** die gleichen Funktionen mit Sensortaste. Eine gegebenfalls vorzusehende Fahrtrichtungssteuerung wird mit den **Bildern 2g, 2h** demonstriert. Die dreieckigen Lichtpunkte sind Fahrtrichtungspfeile und werden durch nachträgliche Bearbeitung aus den kreisförmigen Bohrungen angefertigt. Bei einer kombinierten Fahrstraße und Fahrtrichtungssteuerung übernehmen die Fahrtrichtungstasten die Aufgaben der Start-Ziel-Tasten. Manchmal ist es auch zweckmäßig, Fahrtrichtungstasten und Pfeilsymbole in einem Gleisbildelement zu konzentrieren. **Bild 3** zeigt ein Bahnhofsgleisbild, das aus den oben dargestellten Gleisbildelementen zusammengestellt wurde. Es ist deutlich zu erkennen, welche Länge das Bahnhofsgleisbild selbst bei Beschränkung auf nur wenige Funktionen einnimmt. Bei größeren Weichenstraßen müssen die einzelnen Gleisdarstellungen in Abhängigkeit von ihrer Lage zusätzlich verlängert werden, damit in den am weitesten außen liegenden Gleisbildern alle notwendigen Elemente dargestellt werden können. Diese Erscheinung führt zu Beleuchtungsproblemen. Die Erfahrung zeigt nämlich, daß mit einer Glühlampe nur zwei Gleiselemente ausgeleuchtet werden können. Manche Gleise müssen aber aus einer größeren Zahl von Gleisbildelementen zusammengesetzt werden. Weiterhin können nicht alle Besetztmeldeschaltungen eine größere Anzahl von Glühlampen mit Strom versorgen. Deshalb kann es erforderlich werden, zusätzliche Verstärkertransistoren als Lampenverstärker in das GSP einzusetzen. Die Zusatztransistoren werden direkt in die Schaltung des GSP eingelötet und versorgen in Abhängigkeit vom zulässigen Kollektorstrom mehrere Lampen. Da zwei Farben betrieben werden, sind auch zwei Zusatztransistoren erforderlich. Zu beachten ist, daß sie als Negator wirken. Deshalb muß beim Anschluß der

Steuerleistungen auf die richtige Polung des Steuersignals geachtet werden. Die Schaltung und das Anordnen der Zusatztransistoren im GSP zeigt **Bild 4.**

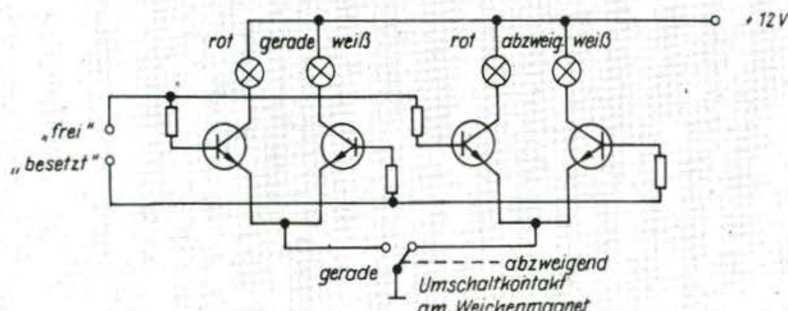
Für den genannten Zweck lassen sich günstig die Transistoren einsetzen, die mit niedriger Stromverstärkung anfallen.

Bei den Weichensinnbildern wurde auf die Anzeige des Besetztzustands verzichtet, d. h. die Weichenbilder leuchten nur weiß.

Dadurch wird eine komplizierte Anzeigeschaltung vermieden, die für jede Weiche aus vier Zusatztransistoren bestehen müßte **(Bild 5).**

Dieser Umstand hat sich nicht als störend bemerkbar gemacht, denn in der Regel stehen ohnehin Fahrzeuge nicht auf Weichen.

5



5 Schaltung zur Anzeige des Besetztzustandes bei Weichen; benötigt werden: vier Widerst. 3–10 Ω und vier Si-npn-Transistoren (Basteltyp)

Zeichnungen: Verfasser

Zusätzliche Funktionen

Natürlich können im GSP noch weitere Funktionen untergebracht werden. Das gilt sowohl für Rangiersignale als auch für andere Bedienungsfunktionen. Für das Rangiersignal Ra 12 wurde in diesem Fall ein weißes Licht verwendet. Andere Schalter und Tasten werden in unbelegte Felder und in Randbereiche verlegt. Dies wird beim Vorbild ähnlich gehandhabt. Außerdem ist es möglich, die originale Farbgebung des Vorbildes für die äußerliche Gestaltung des Gleisbildstellpults zu berücksichtigen.

Abschließend sei darauf verwiesen, daß der Entwurf des Gleisbildes erst nach völliger Klarheit über den Gleisplan und die Signaleinrichtungen vorgenommen werden sollte. Nachträgliche Änderungen werden schwierig und sind meist nicht zu verwirklichen. Das Ergänzen einzelner Steuer- und Anzeigefunktionen in bestimmten Gleisbildelementen ist jedoch möglich. Die Bohrungen sollten stets auf einer festen Unterlage angefertigt werden, um unsaubere Kanten, die durch die Beleuchtung besonders sichtbar werden, zu vermeiden.

Rezensionen

A. v. Schweiger-Lerchenfeld: „Die Überschienung der Alpen" Reprint eines Kapitels des 1884 in A. Hartleben's Verlag Wien-Pest-Leipzig erschienenen Buches „Das eiserne Jahrhundert", herausgegeben und ergänzt von Dr.-Ing. Erhard Born. Lizenzausgabe des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen nach einer Vorlage des Steiger-Verlages Moers

A. v. Schweiger-Lerchenfeld führt uns in seinem Kapitel „Die Überschienung der Alpen" in die phantastische Welt des Hochgebirges und zeigt in einer ausdrucksreichen, der damaligen Zeit gemäßen Sprache die Schwierigkeiten beim Bau der ersten Eisenbahn-Alpenüberquerungen. Es entsteht ein vielfarbiges Bild von der Landschaft und den Problemen, mit denen die Pioniere des Bahnbaus in den Alpen wie Ghega, Gerwig, Grandis, Sommeiler, Garotti, Favre und andere zu kämpfen hatten. Der Autor würdigt zugleich die Leistungen der Arbeiter.
Die Darstellung ist durch eine Vielzahl von Fakten und Details aus der Planungsphase für die Bahnen, dem eigentlichen Bahnbau und den Begleitumständen bereichert. Aber nicht nur den technischen Problemen, wie der Linienführung der Rampen, dem Bau der Viadukte sowie Brücken und natürlich in erster Linie der Überwindung des Gebirges selbst durch Paß, Scheitel- oder Basistunnel widmet A. v. Schweiger-Lerchenfeld seine Aufmerksamkeit. Er ergänzt seine Beschreibungen u.a. durch Eindrücke, die er selbst bei der Fahrt über den Semmering hatte. Diese emotional geprägte Schilderung stimmt in die Materie ein und läßt den Leser zum Atlas greifen, um seine geographischen Kenntnisse über die Alpen, die Lage der Bahnen und ihrer Tunnels aufzufrischen.
Der seit Jahrzehnten durch seine Publikationen bekannte Eisenbahnhistoriker Dr.-Ing. Erhard Born hebt in seiner Einleitung und den ergänzenden Darstellungen die Bedeutung der nach 1884 fertiggestellten bzw. gebauten wichtigsten Alpenüberquerungen hervor. Er verbindet durch knapp gehaltene Informationen den historischen Bericht mit dem Heute. Das Buch wurde neben den im Original enthaltenen Stichen durch eine von Erhard Born besorgte Bildauswahl von verschiedenen älteren Gebirgslokomotiven ergänzt. Historische Karten mit Darstellungen wichtiger Abschnitte der Brennerbahn, der Semmeringbahn, der Schwarzwaldbahn, der Mont-Canis-Bahn, der Gotthardbahn sowie von Querschnitten des Gotthard- und des Arlbergtunnels vervollständigen diesen gut ausgewählten und ergänzten Reprint.
Der in Hartpappe ausgeführte Einband erfüllt trotz der guten Einbandgestaltung nicht die Erwartungen an den Reprint eines Textes aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, zumal bei A. Hartleben's Verlag zur Zeit des Erscheinens des „Eisernen Jahrhunderts" sehr schöne und ornamentreiche Einbände verwendet wurden. Eine neuzeitliche Übersichtskarte über die Bahnen der Alpen hätte als Einlage, speziell zu dieser transpress-Ausgabe, eine wertvolle Ergänzung dargestellt. Das mindert nicht den Informations- und Lesewert dieses Reprints, in dem wesentliche Leistungen aus der Geschichte des Eisenbahnbaus in ein ungewöhnliches und in doppelter Hinsicht historisches Licht gerückt werden. Denn auch für A. v. Schweiger-Lerchenfeld war ein Teil dieses Stoffes bereits Historie.
Wolfgang Hensel

Wolfgang Beyer, Emil Ehle: „Über den Rennsteig – von Sonneberg nach Probstzella" transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983, 192 Seiten, 215 Abbildungen, 37 Tabellen, 14,40 Mark

Mit der Herausgabe dieses Buches setzt der transpress-Verlag erfolgreich die Veröffentlichungen zur Verkehrsgeschichte fort. Die Autoren geben dem Leser einen umfassenden Überblick über die Entwicklung der Eisenbahn in den Thüringer Bergen und zwar zwischen Sonneberg und Probstzella. Interessant berichten sie über die großen ingenieur-technischen Leistungen am Ende des 19. Jahrhunderts, die beim Bau des regelspurigen Schienenstranges über den Rennsteig bei Ernstthal (769 m ü NN) vollbracht worden sind. Eindrucksvoll erfährt der Leser etwas über die geschichtlichen Hintergründe, die zum Bahnbau führten, die Betriebsführung sowie die Fahrzeugentwicklung (und hier besonders die der Lokomotive der BR 95 ex pr T 20). Wirkungsvoll werden die Darlegungen durch Bilddokumente von interessanten Verkehrsbauten, Eisenbahnfahrzeugen und mit Belegen über die Betriebsführung ergänzt. Dadurch erhalten besonders die Modellbahnfreunde wertvolle Anregungen zum Nachbau.
Die Beschreibung einer Bahnfahrt von Sonneberg nach Probstzella macht den Leser neben den vielfältigen eisenbahntechnischen Details auch mit der immer aufs Neue beeindruckenden Landschaft des Thüringer Waldes in dieser Region bekannt. Zugleich erhält er auch noch einen Einblick in die wechselvolle Heimatgeschichte des Zentrums der Spielzeugherstellung und der Kunstglasbläserei. Die Reisebeschreibung sollte den interessierten Leser dazu anregen, selbst eine Bahnfahrt von Sonneberg nach Probstzella zu unternehmen.
Für Leser, die sich noch intensiver mit der Geschichte dieser Bahn befassen wollen, ist am Schluß des Buches ein umfangreiches Quellenverzeichnis aufgenommen worden.
Manfred Neumann

Falls im Buchhandel vergriffen, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

„Ihr Problem – unsere Lösung"

Unter diesem Thema werden erstmalig zur Leipziger Frühjahrsmesse 1984 auf dem Zentralen Informations- und Angebotsstand „Wissen und Leistungen aus der DDR" in der Halle 7 (Technische Messe)

– **Informationen gegeben** über das gesamte Angebot von Wissen und Leistungen insbesondere zu Technologien, Verfahren, know-how, software, Studien, Gutachten, Analysen, Untersuchungen, Aus- und Weiterbildung, Consulting, Projekte und Engineering, geologische Leistungen

– **Kontakte vermittelt** zu den für die Lösung Ihres Problems zuständigen Kombinaten, Betrieben und Einrichtungen sowie Außenhandelsbetrieben

– **Angebote vorgestellt** und durch unsere Experten erläutert zur fortschrittlichen Lösung von Problemen auf ausgewählten Gebieten wie
– Energie: Gewinnung, Nutzung, Anwendung
– Einsatz von Rohstoffen und Wiederverwendung von Sekundärrohstoffen
– Nahrungsmitteltechnologien und Herstellung von Konsumgütern
– Aus- und Weiterbildungsleistungen und medizinische Leistungen
– Technologien des Maschinenbaus

– **Auskünfte erteilt** zu aktuellen Fragen des Exports von Wissen und Leistungen aus der DDR.

Anschrift
Leipziger Frühjahrsmesse:
Zentrales Büro
für Internationalen
Lizenzhandel der DDR
Technische Messe,
Halle 7 – Stand 200
Telefon: 8 61 24 49, 8 61 28 61,
Telex: 2505

Gründungen von Arbeitsgemeinschaften

6575 Pausa
Vors.: Frieder Voigt, Scheunenstraße 1

7050 Leipzig
Vors.: Matthias Suppe, Posadowskyanlagen 2

3600 Halberstadt
Vors.: Fritz Lohdan, H.-Neupert-Str. 38

Tauschmärkte

1280 Bernau (b. Berlin) – AG 1/61
Am 25. März 1984 Modellbahntauschmarkt von 9–13 Uhr im Saal der HOG „Adler". Tischbestellungen sind bis 12. März 1984 zu richten an: R. Grellert, 1297 Zepernick, Lahnstraße 16.

4800 Naumburg (Saale) – AG 4/11
Am 25. März 1984 Modellbahntauschmarkt von 10–14 Uhr in der Aula der Johannes-R.-Becher-Oberschule, Poststraße. Platzbestellungen sind bis 15. März 1984 zu richten an: Klaus Wunschick, 4800 Naumburg (Saale), Poststraße 40.

5800 Gotha – AG 4/62
Am 24. März 1984 Modellbahntauschmarkt von 9–14 Uhr im Speisesaal des VEB Ratioprojekt, Leninplatz 6. Tischbestellungen unter Angabe der Tauschartikel sind bis 7. März 1984 zu richten an: Reimut Rost, 5800 Gotha, Hans-Beimler-Straße 6.

6570 Zeulenroda
Am 25. und 26. Februar 1984 Modellbahntauschmarkt in der „Friedrich-Schiller-OS". Öffnungszeiten: jeweils 10–16 Uhr. Tischreservierung erbeten gegen Voreinsendung von 2,– M an Reiner Wiegand, 6570 Zeulenroda, PSF 12.

Modellbahn-Ausstellungen

5804 Friedrichroda – AG 4/54
Am 11., 12., 18. und 19. Februar 1984 Modellbahnausstellung in der POS, Haus III, Engelsbacher Weg (Raum 8).

4020 Halle (Saale) – AG 6/29
Vom 11. bis 19. Februar 1984 Modellbahnausstellung im Kulturraum der Güterabfertigung Halle (Saale) – Am Güterbahnhof 4. (etwa 300 m vom Bahnhof Halle Hbf entfernt). Öffnungszeiten: täglich 10–18 Uhr.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Beim Generalsekretariat häufen sich die Anfragen über die Bezugsmöglichkeiten der BR 91. Falls nochmals eine Auflage als Kleinserienmodell möglich ist, erfolgt die Auslieferung nur über die Bezirksvorstände.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

2/1 Biete: H0, BR 91; 80; Straßenfahrz. N, BR 65. Suche: H0, Straßenfahrz.; BR 84; BR 89. $H0_m$, (HERR) BR 99 u. div. Schmalspurwagen.

2/2 Biete: H0, BR 03 (Umbau); BR 86 u. zweiteil. Doppelstokeinheit. Suche: H0, Altbau-01.

2/3 Biete: PIKO BR 91, 80 (reparaturbed.); sächs. BR 89; BR 23 (PIKO) im Tausch gegen PIKO BR 106; H0- od. $H0_e$-Lok IV K v. technomodell. Suche: H0-Straßenfahrzeuge von HERR u. ESPEWE. Nur Tausch.

2/4 Suche: rollendes Material in $H0_e$ und $H0_m$; Loks in Nenngr. N (auch defekt) sowie BR 42, 84, 91 in Nenngr. H0 u. „Schmalspurbahn-Archiv".

2/5 Suche: BR 84, H0, (Hruska); Einschienenbahn von PIKO; Loks u. Wagen Nenngr. S; Material in Nenngr. 0 von Bing, Bub, Märklin, Zeuke. „Die BR 44". Biete: $H0_e$-Loks u. Wagen (HERR, technomodell); Eigenbau- u. Umbaufahrzeuge.

2/6 Suche: Übersichtszeichnungen (auch leihw.) von: E 06^1; E 49; E 75; E 90^5;E 91^3; EV 3/4; EG 501; EP 235 sowie „Bauten auf Modellbahnanlagen" (Ausgabe 1962).

2/7 Biete: „modelleisenbahner" 8, 11, 12/1958; 1,12/1959 sowie div. Einzelhefte 1971–1973. Suche: „modelleisenbahner" Hefte 1, 2, 3, 8, 12/1960; 8, 12/1961; 2/1963; 2, 12/1964; 7/1973.

2/8 Biete in TT: BR E 11 (rot); E 94 (Lackschäden) u. DKW. Suche: „modelleisenbahner" (Jahrg. 1952–1954; 1975; Heft 1–5/1976.

2/9 Biete: BR 38, Nenngr. H0 (Eigenbau). Suche: Bausatz ETA dreiteilig.

2/10 Suche: „modelleisenbahner" 7/1982; 10/1983; Baupläne für Dampflok in TT od. Modelle.

2/11 Suche: 2 Schnellzugwg. von Zeuke (alte Ausf.) Nr. 545/79/2.

2/12 Biete: H0, BR 94 (Eigenbau); ETA; Lokschild BR 91. Suche: BR 84; Lokschilder (Nachgüsse) 64 007; 01 137; 62 015.

2/13 Biete: transpress-Eisenbahn-Literatur (alle Titel ab 1975); H0, BR 01^5 (Frisur mit u. ohne Umlaufschürze); 03^{10} Reko; $H0_e$- u. $H0_m$-Wagen; Dampflokschilder. Suche: Broschüren: sä. IK; Schmalspurbahn Mügeln–Oschatz; HERR-Schmalspurfahrzeuge; H0- u. $H0_e$-Dampflokmodelle; ESPEWE-Straßenfahrzeuge.

2/14 Suche: Farbdias u. Fotos (WPK) mit Eisenbahn- und Straßenbahnmotiven.

2/15 Biete: H0, BR 91; Altenbergwagen; $H0_e$-Fahrzeuge von technomodell. Suche: $H0_m$-Fahrzeuge von HERR.

2/16 Biete: H0, E 44 u. Kö (Eigenbau). Suche: „modelleisenbahner" 60er Jahrgänge; BR 91, 98, 66.

2/17 Biete: H0, BR 01.5; 03.2; 23; 41; 50; 52.19; 55; $G8^1$ mit Wagen; 66; 75.5 DR u. sächs.; 80; 86; 89.2 DR u. sächs.; VT 70 u. Bw (rot); VT 70 (silber) DB; VT 04.5 DB; BR 220; 221 DB; CC 7000 SNCF; ES 499 ČSD (3 Varianten); E 18; VT 133 u. Bw; E 44 DB; 211 rot;242 rot; E 69 DR u. DB; Städteexpreß, kpl. Rekowagen, zweifarbig.
Suche: BR 03^{10}; 18.4; 19; 38; 39; 44; 50; 52; 92; 93; 94; 95; E 17; E 94 (Eigenbauten); Abteilwg. drei- u. vierachs.; Güterwg. der Länderbahnen Sachsen u. Bayern.

2/18 Suche: Eisenbahn-Jahrbuch 1968 und 1977.

2/19 Biete: „modelleisenbahner" 1972–1981; Fachzeitschrift „Schienenfahrzeuge" 1973–1983; „Modellbahnpraxis TT" Heft 9/1970 bis Heft 14/1973.

2/20 Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1979, 1980; „Historische Bahnhofsbauten", „Die Eisenbahn". Suche: Eisenbahn-Jahrbuch 1983. Nur Tausch.

2/21 Biete: H0, BR 80; 81; 64; 75; Tender BR 50; Radsätze BR 23, 01, 86; Drehscheibe; BR 65 in N. Suche: H0, BR E 11/211;E 42/242; BR 03 (Schicht); BR 66; BR 84. „Steilrampen ü. d. Thüringer Wald"; „Von Probstzella nach Sonneberg"; „Baureihe 44"; „Die Modelleisenbahn" Bd. 2; „modelleisenbahner" 1952–1966; alle Sonderhefte sowie Heft 1/67.

2/22 Biete: „modelleisenbahner" 7/1982, 11/1982, 3/1983. Suche: „modelleisenbahner" 4 u. 10/1983; „Handbuch Triebfahrzeugdienst"; „Diesellok-Archiv" (Auflage 1981/82);„Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie".

2/23 Biete: „modelleisenbahner" 11/76; 9/79; 1,10,12/80; 1,4–12/81; 1–11/82; 1–11/83; Eisenbahn-Jahrbuch 1975–1978; Modellbahn-Kalender 1975–1978; „Kleine Eisenbahn ganz groß".

transpress lädt ein



„Schmalspurbahnen in Sachsen“

ein Farblichtbildervortrag mit den Autoren
Erich Preuß/Reiner Preuß

Eine Messeveranstaltung des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

am 13. März 1984, 20.00 Uhr, in der Leipzig-Information am Sachsenplatz (Raum 208)

Der Vorverkauf der Karten findet nur über Leipzig-Information statt.

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Biete **„Reisen mit der Dampfbahn“**, 48,00 M, **„Historische Bahnhofsbauten“**, 36,00 M, **„Leipziger-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie“**, 15,60 M **„Pionier- und Ausstellungsbahnen“**, 8,40 M. Suche **„Baureihe 44“**, nur im Tausch und Wertausgleich.
Bucher, 6502 Gera-Lusan,
Kiefernsstraße 3

Suche Tauschpartner f. **H0-Lokomotiven; Fotos, Zeichnungen** der ehem. **Forster Stadteisenbahn** (auch leihw.); **Technik-Poster 99 5703; H0 BR 41, 03, 66 H0, Loks** u. **Wagen.** Biete **„Der Modelleisenbahner“** 1969–72; 1973/2; 1977/3; 1978/5–12; 50,– M, **„Antike Modellbahnen“** 40,– M, kein Verk.
Hoffmann, 7570 Forst
Am Vogelherd 15

Suche **H0 BR** 64; 75; 84; 89; VT 135 **Windbergwagen, Straßenfahrzeug Minoltankwagen, Förderband Culmeyer- und Zementhänger, Bus, Škoda, Ikarus 66, Straßenbahn.**
Elbertzhagen, 8010 Dresden
Seidnitzer Straße 10

Suche **für TT T 334, E 70, Wartburg Kombi u. Škoda** (Zeuke).
M. May, 9200 Freiberg
Bergstiftsgasse 22

Biete **„Denkmalgeschützte Kleinbahnen im Ostseebezirk“**, 2,50 M. Suche **N BR 65, TSch S 4, S 699.**
Huhle, 8090 Dresden
Hellerstraße 22

Biete **H0 BR 01, 41, Dampflok-Archiv** Bd. 3 u. a.
Suche **TT Eigenbau-Dampfloks, Güterwagen; „Reisen mit der Dampfbahn“ u. a. Literatur.**
W. Frenzel, 8122 Radebeul
Tännichtweg 47

Biete **Eisenbahn-Jahrbuch 1965.**

Suche **Eisenbahn-Jahrbuch 1975** sowie **BR 50 in H0.**
Lemke, 1830 Rathenow
W.-Seelenbinder-Straße 24

Biete **BR 01, „Windbergb.“, „Rübelandb.“, Pionier- u. Ausstellungsb.“, „Rüg. Kleinb.“, Dampfl.-Archiv 3 u. 4, Bilder v. d. Eisenbahn.**
Suche **„Reisen m. d. Dampfb.“, „Steilr. ü. d. Thür. Wald“, Ellok-Archiv, „Von Sonneb. n. Probstz.“, TT BR 50[40], „75 J. Heidekrautb.“**
Damm, 1160 Berlin
Rathenaustr. 28

Biete **Schmalspurbahn-Archiv,** Dampflok-Archiv Bd. 4, „Die Rüg. Kleinb.“, „Oldtimer auf Schienen“. Suche „Die BR 44“, „Steilrampen über dem Thür. Wald“, „Pion.- u. Ausstell.-Bahnen“.
D. Grunert, 9380 Flöha
Leninstraße 57

Verkaufe **Märklin-Eisenbahn** Spur 0, **Lok** (zweiachsig) m. Tender u. 6 versch. **Wagen, Trafo, Bahnhof, Schranke m. Läutwerk, Schienen, Weichen,** f. 2500,– M.

Zuschriften an:
Sänger, 7282 Bad Düben
Brunnenstraße 15 c

Verkaufe **Modellbahnbauten**, 7,– M, **Dampflok-Archiv 4**, 15,– M; **Eisenbahnjahrbuch 1976** und **1979,** je 12,– M.
Benemann
1144 Berlin
Bansiner Straße 43

Tausche Lokarchiv 4, „Kl. Eisenb. ganz raffn.“, „100 Jahre Eisenb. a. Rügen“, 5 elektron. Bastelbü., H0-Automod., versch. Herst., 1,– M, 10,– M u. 15,– M, **Matchbox Oldt.**, 25,– M je Stück, gegen **H0„ Güterwg.** Herr, **Wartbg. 311, Dampfwalze, selbstf. Lader,** ält. **ESPEWE-Mod.**
J. Süß, 9700 Auerbach
H.-Schiller-Straße 27

Biete in **H0 BR** 24, 30,– M; 80, 20,– M; 81, 25,– M; E 44, 30,– M; E 69, 23,– M; BN 150, 20,– M; M 61, 35,– M; VT 137, 2teilig, 50,– M; VT 33, 20,– M; 6 INOX, 42,– M; **Sommerfahrpl.** aller in d. Harz führenden Eisenbahnen v. 1905.
Suche BR 55, 64, 66, 86, 110, 120 und **Rekowagen.**
M. Schütze, 8222 Rabenau
Hauptstraße 7

Suche in Nenngrößen **TT** und **N**: **Loks und Wagen** (auch defekt und Einzelteile).

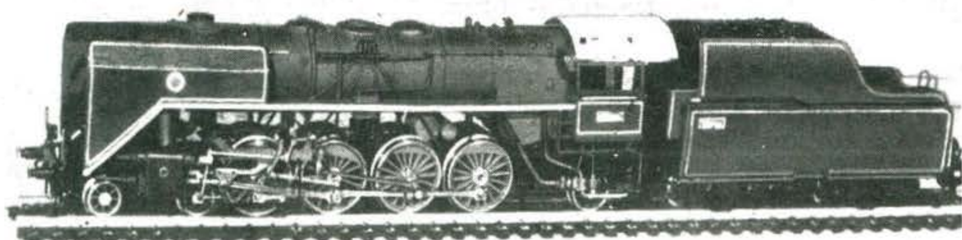
Biete **H0 BR 01**, 89,– M, und **Eisenbahnliteratur** (Lok-Archiv 1–4, 19,80 M), BR 01, 36,– M.
E. Eichler, 8019 Dresden
Striesener Straße 38 d

Biete **„Die Rügenschen Kleinbahnen“, „Die Windbergbahn“, „Die Rübelandbahn“, „Reisezugwagen-Archiv“, „BR 44“ und Eisenbahnjahrbuch 1983, Modellbahn-Elek.** im Tausch gegen **„Der Modelleisenbahner“ 1965**, „Die Modelleisenbahn 2“ und folgende **Loks in Nenngröße N BR 65, T 34, BR 55, NOHAB-Dieselloks M 61/My/204, Mehrzwecklok S 699 und sowj. E-Loks.**
Loebsin, 2501 Rostock 5
G.-Dimitroff-Straße 10a

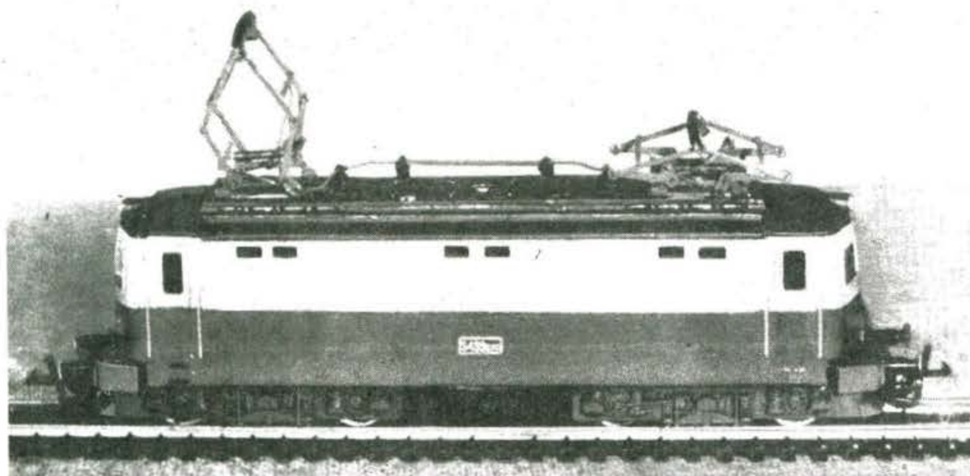
Verkaufe **Modellbahnanlage** für 15 Züge, Nenngröße N, vollautomatisch, **Platte** 1,70 m × 1,45 m, **4 Etagen**, 80 Relais, 22 Signale, Länge der Züge: 6 bis 30 Wagen, **div. Aufbauten, Bäume, Häuser** usw., 1200,– M.
Baumgarten, 1142 Berlin
Ludwig-Renn-Straße 45

Suche
„Der Modelleisenbahner“ 01. bis 18. Jahrgang, komplett, **Eisenbahnjahrbuch bis 1974 und 1981, „Eine richtige Modellbahn soll es werden“, E-Lok-** und **Diesellok-Archiv, Modellbahnbücherei 01 bis 10, „Pionier- und Ausstellungsbahnen“, Unterlagen über die Berliner S-, U- und Straßenbahn, Straßenbahnmodelle für TT und H0, für TT E 70 Drehscheibe** (Eigenbau), **TT-Rokalfahrzeuge, Quertragewerk** für 5 Gleise, **E-Lok-** und **Dampflokmodelle** (Eigenbau).
Benemann, 1144 Berlin
Bansiner Straße 43

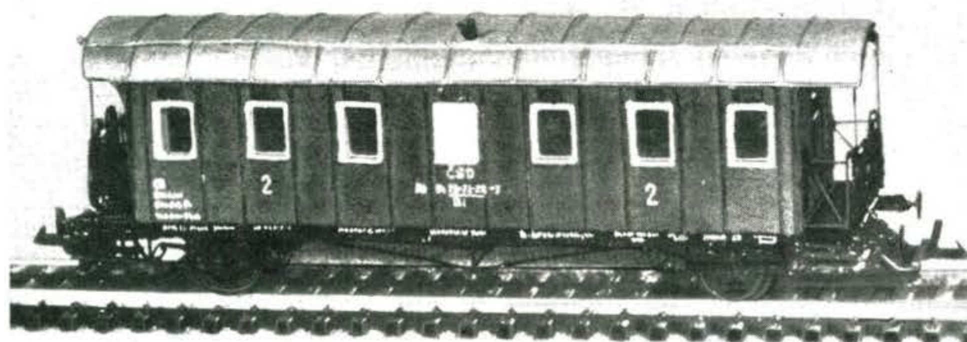
Bildauslese vom XXX. Internationalen Modellbahnwettbewerb



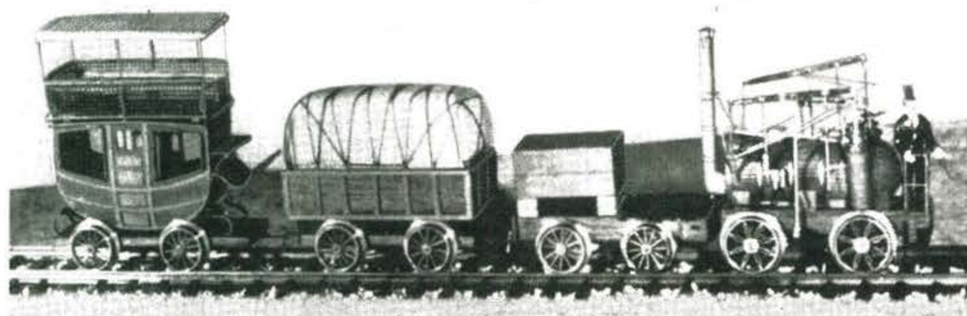
Lok der ČSD-BR 486.1 (TT) von Petr Pazderka (ČSSR),, Kategorie A 2, 2. Preis. 86 Punkte



Lok der ČSD-BR S. 499.0 (TT) von Milan Jabornik (ČSSR), Kategorie A 2, Anerkennungspreis, 76 Punkte



Personenwagen B_e (TT) von Ladislav Hovorka (ČSSR), Kategorie B 2, 81 Punkte

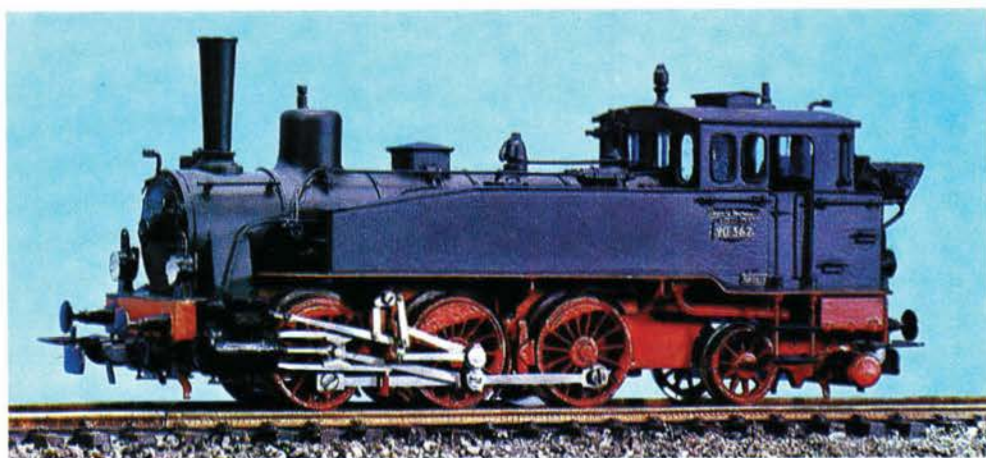


Buffing Billy (H0) von Ervin Eszenyi, (UVR), Kategorie A 1, Sonderpreis, 95 Punkte

Fotos: D. Selecky, Bratislava



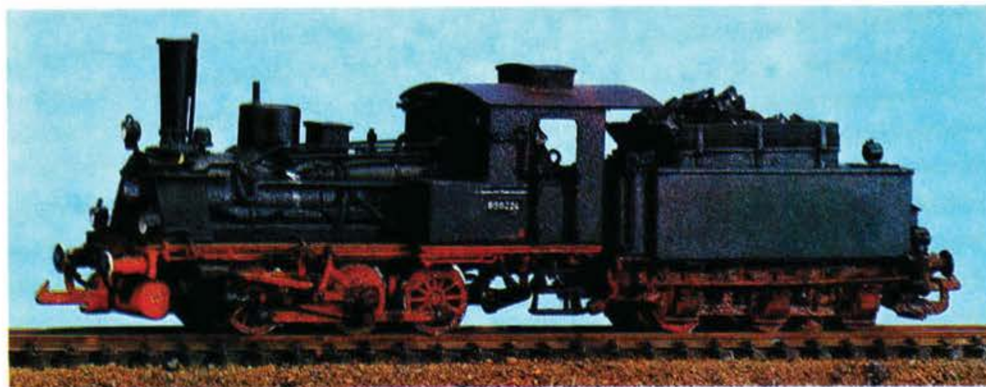
Lok 56 384 (H0)
von Werner Rudat
(DDR), Kategorie A 2,
86 Punkte



Lok 90 362 (H0)
von Karl-Ernst Hertam
(DDR), Kategorie A 1,
3. Preis, 90 Punkte



Lok 84 008 (TT)
von Matthias Hengst
(DDR), Kategorie A 2,
84,6 Punkte



Lok 89 6224 (TT)
von Hans-Jürgen
Hagedorn
(DDR), Kategorie A 1,
75 Punkte

Fotos: W. und J.
Albrecht, Oschatz

Ein Motiv von der Gemeinschaftsanlage der AG Meißen, die wir im „me" 6/83 ausführlich vorstellten. Man beachte vor allem das vorbildgerechte Tunnelportal.

Foto: H. Darr, Reichenbach

